

Fietsnota Haaglanden



2010-2017
met een doorkijk naar 2030

Samenvatting

Het Stadsgewest Haaglanden voert actief fietsbeleid om zoveel mogelijk fietsverplaatsingen te bewerkstelligen. In het *Supplement RNM* (2008) is een nieuwe doelstelling voor het fietsgebruik opgenomen: 50% meer fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030 ten opzichte van 2005. Een zeer ambitieuze doelstelling die vereist dat alle betrokken partijen zich nog meer gaan inzetten op het stimuleren van het fietsgebruik. Reden ook voor vernieuwd regionaal fietsbeleid, wat in deze nota is uitgewerkt. Met deze Fietsnota richt het Stadsgewest zich vooral op drie hoofdlijnen: infrastructurele maatregelen, niet-infrastructurele maatregelen en doelgroepgerichte maatregelen.

Goede fietsinfrastructuur is de basis van goed fietsbeleid. Het Stadsgewest Haaglanden blijft daarom inzetten op fietspaden van een goede basiskwaliteit en met hoge veiligheid. Fietsroutes zijn zo veel mogelijk vrijliggend en uitgevoerd in rood asfalt. Goede straatverlichting verhoogt zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid. Van de vele fietsroutes in de regio die beheerd worden door gemeenten en provincie vormen een aantal het regionaal fietsroutenet. Dit verbindt alle kernen en belangrijke bestemmingen met elkaar. Deze regionale routes zijn direct in tijd en afstand, hebben samenhang, zijn aantrekkelijk door hun omgeving en zijn comfortabel en veilig. Het regionaal fietsroutenet wordt op dertig plaatsen aangepast. Haaglanden wil meer inzetten op de aanpak van routes in plaats van wegvakken of delen van fietsroutes.

Andere belangrijke infrastructurele maatregelen betreffen het fietsenstallen of fietsparkeren. In 2008 heeft het Stadsgewest de nota Fietsparkeren vastgesteld waarin wordt aangegeven waar goede fietsparkeervoorzieningen aan moeten voldoen en welke subsidiemogelijkheden er zijn. De nota Fietsparkeren staat naast de voorliggende Fietsnota en kan gezien worden als verdieping ervan. Goede fietsenstallingen zijn cruciaal om fietsen aantrekkelijk te maken; een stalling moet voldoende capaciteit hebben en voldoen aan bepaalde kwaliteitscriteria. Het goed kunnen stallen van fietsen is belangrijk bij fietsaantrekkende functies zoals bij stations, winkelcentra en scholen, maar ook in woonbuurten door middel van een fietstrommel. Om voldoende capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden, dienen weesfietsen en fietswrakken zoveel mogelijk verwijderd te worden. In Den Haag is daartoe samen met Haaglanden het Fietsdepot als regionaal proefproject gestart.

Het aanpakken van fietsdiefstal verbetert het imago van de fiets. Het informeren over stallingsmogelijkheden en over diefstalpreventie zijn voorbeelden van niet-infrastructurele maatregelen. De OV-fiets is een ideale vorm van natransport na een treinreis en vergroot de aantrekkelijkheid van alternatieven voor de auto. De vijftien OV-fietsuitgiftepunten in Haaglanden worden verder uitgebreid. Het informeren van fietsers met kaarten en bewegwijzering moet meer aandacht krijgen zodat het voor fietsers nog makkelijker wordt zijn weg te vinden. Duidelijke informatie vooraf over bijvoorbeeld reistijden, fietsroutes en stallingen kan helpen de drempel te verlagen. Educatie is een andere niet-infrastructurele maatregel waar Haaglanden meer op in wil zetten. Het leren fietsen is noodzakelijk om nieuwe fietsers aan te trekken.

Het Stadsgewest Haaglanden onderscheidt vijf herkenbare doelgroepen waarvoor we maatregelen willen gaan nemen om deze doelgroepen meer te laten fietsen. Kinderen tot 12 jaar, scholieren tot 18 jaar, volwassenen als werknemer, volwassenen die niet of minder fietsen en de volwassenen als recreanten hebben zowel overeenkomstige als verschillende eigenschappen waar het nieuwe fietsbeleid zich op richt. Goede voorzieningen zoals stallingen zijn voor alle doelgroepen belangrijk. Het doelgroepenbeleid heeft een centrale plaats in het actieprogramma.

De subsidiemogelijkheden voor fietsprojecten worden uitgebreid. Relevante infrastructurele projecten die niet op het regionaal fietsroutenet liggen, kunnen ook voor 50% gesubsidieerd worden. Het budget van het Stadsgewest is toereikend voor veel nieuwe projecten, maar de grenzen zijn in zicht. Prioritering kan nodig zijn voor het verdelen van het budget.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Het huidige fietsklimaat in Haaglanden	5
2.1	De fiets in het beleid van Haaglanden	5
2.2	Fietsgebruik en monitoring	8
2.3	Factoren die bepalen waarom iemand fietst	9
2.4	De fiets vanuit nieuwe invalshoeken	10
3.	De strategie voor vernieuwd fietsbeleid	11
4.	Infrastructurele maatregelen	13
4.1	Fietsroutes in het Stadsgewest Haaglanden	13
4.2	Naar een veilig en kwalitatief goed fietsroutenet	15
4.3	Fietsvoorzieningen; het parkeren en stallen	19
5.	Niet-infrastructurele maatregelen	21
5.1	Diensten	21
5.2	Informatie	24
5.3	Educatie	24
5.4	Promotie en marketing	25
6.	Doelgroepenbenadering	26
6.1	Kinderen tot 12 jaar	26
6.2	Scholieren van 12 tot 18 jaar	28
6.3	Volwassenen als werknemer	29
6.4	Volwassenen die niet of minder fietsen	31
6.5	Volwassenen als recreanten	33
7.	Financiering en subsidiëring	34
7.1	Financiering van de fietsprojecten	34
7.2	Subsidiëring van de fietsprojecten	38
8.	Actieprogramma	39
9.	Beknopt overzicht van doelstelling, maatregelen en eisen	40
	Bronvermelding	43
	Bijlagen	44

1. Inleiding

Het Stadsgewest Haaglanden voert actief fietsbeleid met als doel het aantal fietsverplaatsingen te laten toenemen. Oorspronkelijk werd de fiets vooral ingezet als alternatieve vervoerswijze voor de auto om zo de doorstroming in en de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. De laatste jaren zijn leefbaarheid en uitstraling van de stad steeds belangrijker geworden en ook vanuit die invalshoek is de fiets het aangewezen vervoermiddel. Zowel de fiets als zelfstandige modaliteit, maar zeker ook als schakel in een ketenverplaatsing. De fiets heeft een prominente plaats in het (regionale) verkeers- en vervoersbeleid gekregen. In deze nota wordt over de fiets gesproken, maar deze deelt soms zijn ruimte met een bromfiets. Waar relevant kan voor fiets dus ook bromfiets worden gelezen.

In het Stadsgewest Haaglanden is al veel bereikt, maar tegelijkertijd is er ook nog veel te bereiken. Het gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag in Haaglanden lag in 2005 op 0,66. In de Regionale Nota Mobiliteit (Supplement RNM 2008) en het Regionaal Structuurplan (RSP 2008) is de ambitie voor het fietsbeleid in Haaglanden omschreven:

De doelstelling van het Stadsgewest Haaglanden is 50% meer fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030 ten opzichte van 2005.

Deze groei¹ is fors en betekent dat de regio zich samen met de gemeenten moet blijven inspannen om de maximaal haalbare groei te bereiken. Behalve het winnen van nieuwe fietsers is het evenzo belangrijk om bestaande fietsers niet alleen te behouden, maar hen ook vaker te laten fietsen. Dit kan door de voorzieningen te verbeteren met bijvoorbeeld mooiere fietspaden, minder wachttijd-verlies en ruimere stallingen.

De komende jaren wordt er sterk op ingezet om het fietsen nog aantrekkelijker te maken in de regio Haaglanden. Het moet voor iedereen meer uitnodigend worden om te gaan fietsen. Mensen die nog niet fietsen, moeten daartoe verleid worden en zij die al wel fietsen, worden aangespoord vaker de fiets te pakken. Het Stadsgewest wil dit bereiken met het in deze nota beschreven vernieuwde en aangescherpte fietsbeleid. De speerpunten van dit beleid zijn:

- het verder verbeteren van de infrastructuur. Een hoge kwaliteit van fietsroutes en een voldoende aanbod van fietsenstallingen zijn essentieel voor een goed fietsklimaat.
- nog sterker inzetten op de zogenaamde soft measures. Dit zijn niet-infrastructurele maatregelen zoals diensten, informatie (waaronder bewegwijzering), educatie en promotie.
- een intensievere benadering van kansrijke doelgroepen. Er zijn vijf doelgroepen benoemd waar veel kansen liggen, mits op de juiste manier benaderd.

Het nieuwe fietsbeleid is samen met de Haaglanden-gemeenten tot stand gekomen. Ook de Fietsersbond is hierbij geraadpleegd. In juli en augustus 2009 zijn er met de negen gemeenten en met de provincie gesprekken gevoerd waarin zij konden aangeven wat belangrijk is voor nieuw regionaal fietsbeleid en waar zij als wegbeheerder behoefte aan hebben. De gemeenten hebben ook hun terugkoppeling gegeven op het eerste concept van de fietsnota.

¹ De doelstelling is gelijk aan die van het openbaar vervoerbeleid waar eenzelfde groei wordt nagestreefd voor het aantal instappers. Voor het fietsbeleid wil Haaglanden geen lagere ambitie dan voor het openbaar vervoer.

Opbouw van de nota

Hoofdstuk 2 geeft de stand van zaken weer van het huidige fietsbeleid in het Stadsgewest Haaglanden en beschrijft ook de achtergronden van het fietsklimaat. In hoofdstuk 3 wordt de strategie van het nieuwe fietsbeleid beschreven. De uitwerking hiervan volgt in de hoofdstukken 4 (infrastructurele maatregelen), 5 (niet-infrastructurele maatregelen) en 6 (doelgroepenbenadering). Hoofdstuk 7 gaat in op de financiering en subsidiëring en hoofdstuk 8 beschrijft de rolverdeling en het actieprogramma.

In de nota wordt met hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het heden en verleden ("wat hebben we gedaan en wat doen we") en de hoofdstukken 4 tot en met 8 van de toekomst ("wat gaan we doen"). Het tussenliggende hoofdstuk 3 beschrijft de strategie voor het nieuwe beleid. In een tijdschema kan dat als volgt worden weergegeven:

1995				2010			2017	2030
hfdst. 2			hfdst. 3		hfdst. 4 t/m 8			

Deze nota beslaat de periode tot en met 2017. Veel maatregelen die we willen gaan nemen, hebben echter een langere looptijd, vandaar de doorkijk naar 2030.



2. Het huidige fietsklimaat in Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden is al lange tijd bezig met het stimuleren van het fietsgebruik en het stimuleren van de fiets binnen andere beleidsvelden. Toch liggen er nog veel kansen om de fiets prominenter op de agenda te krijgen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de achtergrond van het nieuwe fietsbeleid en op wat er tot nu toe aan fietsbeleid werd gedaan.

2.1 De fiets in het beleid van Haaglanden

Fietsen met voorrang: het fietsbeleid tot nu toe

Het programma *Fietsen met voorrang* is in 2006 vastgesteld als vervolg op het *Vijffarenprogramma 2003-2007*. De basis van deze programma's is het fietsplan *Op Fietsbanden door Haaglanden – Het regionaal fietsplan* uit 1995. In *Fietsen met voorrang* zijn de doelstellingen en actiepunten uitgewerkt voor het fietsbeleid voor de periode 2007 tot en met 2010. Het programma bestaat uit drie hoofdlijnen: het fietsroutenet, de fietsvoorzieningen en de actieve promotie van het fietsgebruik. Een korte toelichting op deze driedeling:

- Het regionaal fietsroutenet is samen met de gemeenten opgesteld (Werkgroep Fiets Haaglanden, 1995) en verbindt alle belangrijke bestemmingen en attractiepunten in de regio met elkaar. Dit routenet is primair bedoeld voor het utilitaire fietsverkeer zoals de forensen en scholieren. De routes zijn zo direct mogelijk en leiden zoveel mogelijk over de voor fietsers meest geschikte routes.
- Het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en van de verkeersveiligheid is een van de belangrijkste speerpunten van het fietsbeleid. Hiertoe zijn in 1998 *Richtlijnen voor de aanleg van Regionale fietsroutes* vastgesteld, gebaseerd op CROW²-richtlijnen. Hiervoor is ook subsidie ter beschikking gesteld. Naast kwaliteitsverbetering is het routenet ook uitgebreid met nieuwe routes en zijn er kunstwerken zoals fietstunnels en fietsviaducten aangelegd om barrières als autosnelwegen en vaarwegen te slechten. Een ander infrastructureel aspect is dat maatregelen met betrekking tot de doorstroming van het verkeer en een verbetering van de autobereikbaarheid geen nadelige invloed mogen hebben op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de fietser. Bij het nemen van maatregelen als groene golven voor het gemotoriseerd verkeer of wijzigen van verkeerslichtregelingen wordt rekening gehouden met de fiets. Op wegen waar de doorstroming van het autoverkeer prioriteit heeft ten opzichte van de fietser wordt gezocht naar ongelijkvloerse oplossingen of andere alternatieven om ook het fietsverkeer goed en veilig af te wikkelen.
- Met actieve fietspromotie wordt het fietsgebruik verder gestimuleerd door in campagnes en met communicatie te wijzen op de vele voordelen van fietsen. Acties als "Op de fiets werkt beter" en het subsidiëren van fietseducatie zijn hier succesvolle voorbeelden van. Communicatieacties zijn meest effectief als zij zijn afgestemd met alle Haaglanden-gemeenten.

² Het CROW is het nationale kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte en heeft vele richtlijnen opgesteld die algemeen beschouwd worden als landelijke standaard.

Het stallen en parkeren van de fiets en mobiliteitsmanagement zijn ook onderdelen van *Fietsen met voorrang*, maar die elementen zijn later uitgewerkt in zelfstandige beleidsdocumenten. Zo is in 2008 *Vast en Zeker – Nota Fietsparkeren* vastgesteld als uitwerking van het Supplement RNM (2008). Het geeft inzicht op welk type locaties en met welke kwaliteit fietsenstallingen aangelegd moeten worden.

Het aflopen van het *Vierjarenprogramma Fiets* is mede aanleiding voor het nieuwe fietsbeleid. Wat succesvol is gebleken, wordt hierbij voortgezet en waar mogelijk geïntensiveerd. Verder worden nieuwe invalshoeken en nieuwe kansen opgenomen om zo een maximale groei van het fietsgebruik te bewerkstelligen.

Bewust en slim op weg: mobiliteitsmanagement en ketenverplaatsingen

De *Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement* (SAM, 2007) omschrijft de speerpunten en maatregelen om forensen bewuster te maken van hun reisgedrag door alternatieven aan te dragen voor hun verplaatsingen. Investeren in OV-fiets, P+R en publiekscampagnes zijn hier voorbeelden van. Een van de producten van mobiliteitsmanagement is de digitale reisplanner TijdReizen. Hiermee wordt voor een willekeurige verplaatsing in of naar Haaglanden de actuele reistijd aangegeven voor fiets, auto en OV. Zo kan afgewogen worden gekozen voor de snelste manier om op je bestemming te komen en wordt een reiziger, zoals een forens, bewust gemaakt van de verschillende mogelijkheden.

Bedrijven worden actief benaderd om hun medewerkers bewuster te laten reizen. Ook worden vanuit mobiliteitsmanagement nieuwe inwoners geïnformeerd over de verschillende vervoerswijzen in hun omgeving. Projecten als de "Mobiliteitsmakelaar" en "Individueel reisadvies" dragen bij aan een goed fietsklimaat. Vanuit de ruimtelijke ordening en het milieubeleid is de fiets standaard onderdeel van beleid geworden. Bij milieudoelstellingen wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik als alternatief voor de auto.

Naast promotie van en campagnes over de voordelen van het fietsgebruik wordt in de SAM gestreefd naar een verbetering van de overstappunten. De fiets als onderdeel van de ketenverplaatsing wordt als voor- en/of natransport gestimuleerd door in te zetten op de OV-fiets en het verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen bij overstappunten zoals stations.

Integraal verkeersbeleid

Stimuleren van het fietsgebruik is een essentieel onderdeel van het totale verkeers- en vervoerbeleid. Het verbeteren van het fietsklimaat en het streven naar meer fietsverplaatsingen moet ondersteund worden met een integraal regionaal verkeersbeleid. De andere onderdelen van dit beleid moeten afgestemd zijn met fietsbeleid om zo de verschillende doelstellingen te halen. De doelstelling "minder fietsslachtoffers" bijvoorbeeld, kan alleen bereikt worden als in het verkeersveiligheidsbeleid voldoende aandacht wordt gegeven aan de fiets. En in het verkeers- en vervoerbeleid van Haaglanden worden niet de nadelen van de auto benadrukt, maar juist de voordelen van de fiets. Zo wordt op een positieve manier de aandacht gevestigd op de fiets als goed alternatief voor de auto. Daarnaast is in steden waar een integraal verkeersbeleid wordt gevoerd of waar naast invoering van een circulatieplan voor het autoverkeer het fietsgebruik is gestimuleerd, een groei van het fietsgebruik geconstateerd. Een regionaal, algemeen sturend mobiliteitsbeleid is dus noodzakelijk.

Ruimtelijke ordening en Milieu

Ook in het ruimtelijk beleid moet de fiets nog prominenter een plek krijgen. Bij nieuwe plannen moet nagedacht worden hoe de fietser snel en comfortabel naar de belangrijkste bestemmingen kan fietsen. Bijvoorbeeld, in een nieuwbouwwijk moeten vanaf de eerste oplevering goede fietsvoorzieningen beschikbaar zijn. De fietser moet niet pas aan het einde van het project een plek krijgen, maar al eerder. Bijvoorbeeld bij de situering van de ingang van scholen. Zorg ervoor dat de fietser veilig de school kan bereiken en dat er voldoende plek is om zijn fiets te parkeren. Vanuit de ruimtelijke ordening kan veel bijgedragen worden aan het stimuleren van het fietsgebruik (bijvoorbeeld gemeente Houten).

Momenteel is er nog geen duidelijke koppeling tussen het fiets- en milieubeleid. Het Stadsgewest wil deze koppeling wel verbeteren omdat er een duidelijk verband is tussen fiets en verschillende milieudoelstellingen. Zo daalt landelijk de CO₂-uitstoot met 2,4 miljoen ton als alle autoverplaatsingen tot 7,5 kilometer per fiets zouden plaatsvinden (De Volkskrant, 10 april 2010). Door meer aandacht te geven aan de relatie tussen fiets en milieu zijn wellicht meer mensen geneigd de fiets te pakken omdat ze gevoeliger zijn voor "groene" argumenten dan voor andere argumenten zoals reistijd.

Toerisme en recreatie

Vanuit het beleidsveld toerisme en recreatie kan fietsen als recreatieve activiteit verder gepromoot worden. Naast de aanleg en realisatie moet hier ook de nadruk liggen op de marketing. Aan vrije tijd worden hogere eisen gesteld en men wil die vrije tijd goed besteden. Groen en ruimte zijn hierbij van belang. De fiets en voorzieningen om te fietsen dragen bij aan een goed leefklimaat. Het is een toegankelijke manier voor veel mensen om dicht bij huis te recreëren. Denk hierbij aan fietstochten in de omgeving. Samenwerking met recreatieve belangenorganisaties is belangrijk en kan worden versterkt. Door de aanleg van het recreatieve fietsknooppuntensysteem is het voor een breder publiek makkelijker en aantrekkelijker geworden om als vrijetijdsbesteding te gaan fietsen.

Educatie en voorlichting

De laatste jaren is een trend ontstaan om meer nadruk te leggen op communicatie en educatie. Zo zorgen fietslessen op scholen vanuit de verkeerseducatieprojecten voor een verbetering van de fietsvaardigheden. Verdere stimulering van fietsgebruik vanuit het onderwijs, zowel beleidsmatig als via de scholen zelf heeft een positief effect op het fietsgebruik. Scholen kunnen zelf ook veel doen om het fietsgebruik verder te bevorderen. Enerzijds door verkeersprojecten af te nemen, maar anderzijds ook door activiteiten e.d. op de fiets te organiseren. Denk hierbij aan een bezoek aan een museum of tijdens een projectweek. Maar ook door goede fietsenstallingen te regelen of extra toezicht te creëren op de fietsenstalling. Op een aantal middelbare scholen in Delft en Den Haag wordt bijvoorbeeld door Biesieklette de fietsenstalling beheerd. Door deze vorm van toezicht komen leerlingen vaker op de fiets en is er weinig overlast van vandalisme en diefstal. Daardoor kunnen ze ook op nieuwe, veiligere fietsen naar school omdat de kans op schade kleiner is.

2.2 Fietsgebruik en monitoring

In Nederland wordt veel gefietst; de fiets is onderdeel van de cultuur. Veel meer dan in het buitenland is het hier vanzelfsprekend om de fiets te pakken voor dagelijkse ritjes naar school of supermarkt. Zowel landelijk als in de regio Haaglanden is sinds de jaren 90 het fietsgebruik ongeveer op hetzelfde niveau gebleven. Landelijk worden gemiddeld 0,80 verplaatsingen met de fiets per dag gemaakt, in de regio Haaglanden ligt dit lager op 0,66 fietsverplaatsingen. Het is niet zo dat in Haaglanden de auto meer wordt gebruikt dan landelijk, maar er wordt juist meer gelopen en meer met het openbaar vervoer gereisd. Uit een aantal niet-permanente telpunten in Haaglanden is gebleken dat het aantal fietsverplaatsingen met 6% is toegenomen in de periode 2008-2009³. In die periode is ook het aantal ov- en autoverplaatsingen gegroeid, desondanks is het fietsaandeel min of meer gelijk gebleven. Aanvullend is in bijlage III een tabel van het Fietsberaad opgenomen met cijfers over het fietsgebruik per gemeente. Er zijn inmiddels ook permanente telpunten geïnstalleerd. Het aantal permanente telpunten wordt nog uitgebreid. De uitwerking naar subdoelstellingen en extra monitoring worden meegenomen in de uitvoering van de Fietsnota.

De fiets wordt om veel redenen gebruikt in de regio. Vooral op korte afstanden zoals voor de boodschappen of voor naar het werk of school. Daarnaast is de fiets een onderdeel van de ketenverplaatsing, voor de langere verplaatsingen wordt de fiets op het station of bij de RandstadRail-halte geplaatst en wordt de rest van de reis met het openbaar vervoer afgelegd. Toch worden veel van deze korte afstandsverplaatsingen ook met de auto afgelegd. Daarnaast blijkt dat hoe langer de afstand, hoe minder er gefietst wordt. Dit geldt sterker in Haaglanden dan in de rest van Nederland.

Hoe vaak iemand fietst verschilt ook per leeftijdsklasse. Jongeren en 45-plussers fietsen het meest. Fietsen in deze doelgroepen is populairder dan onder de groep 18-45 jarigen.



Figuur 1: fietstelpunt. Foto: gemeente Delft, 2008.

³ Bron: *Monitor Regionale Nota Mobiliteit* (april 2010).

2.3 Factoren die bepalen waarom iemand fietst

Waar en hoe iemand woont heeft invloed op het fietsgebruik, zoals het soort woning, de mate van verstedelijking en het aanbod van openbaar vervoer. Den Haag als grootste gemeente in de regio is te kwalificeren als zeer sterk stedelijk gebied. Er zijn veel voorzieningen op korte afstanden van de woning. Inwoners hoeven geen lange afstanden te reizen voor dagelijkse boodschappen of om naar school te gaan. De fiets is voor veel verplaatsingen dan ook een goed alternatief voor de auto. Gemeenten als Pijnacker-Nootdorp en Midden-Delfland daarentegen zijn te kenmerken als 'matig stedelijk gebied'. Het aantal voorzieningen is hier lager dan in sterk verstedelijkte gebieden waardoor de inwoners grotere afstanden moeten overbruggen om bepaalde voorzieningen te bereiken.

Het aanbod van openbaar vervoer is ook van invloed op het fietsgebruik. Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Zoetermeer worden goed bediend door het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer gebruik is hoog. De kernen in de gemeenten Westland, Midden-Delfland en Wassenaar hebben een minder groot aanbod, waardoor het fietsgebruik hier naar verwachting hoger is. In de grote steden is het openbaar vervoer vanwege het grote aanbod een alternatief voor de fiets. Naast openbaar vervoer is natuurlijk ook de auto ook een concurrent voor de fiets. 'Het gemak van het gebruik van de auto' speelt mee bij het maken van de keuze 'auto of fiets'. In gemeenten waar fietsers meer prioriteit hebben en de verbindingen directer zijn dan met de auto wordt meer gefietst.

De woningvoorraad en het soort woningen zijn ook van invloed op het fietsbezit en -gebruik. In Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Delft en Rijswijk zijn relatief veel bovenwoningen. Het merendeel heeft geen eigen berging of fietsenstalling. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het fietsbezit en daarmee het gebruik lager ligt in wijken met veel bovenwoningen. Hier ligt mogelijk ook een relatie met factoren zoals hoogte van inkomen en etniciteit, omdat dit vaak goedkopere huizen zijn of sociale woningbouw.

Naast de sociaalgeografische factoren zijn ook demografische factoren van belang. Zo heeft de samenstelling naar leeftijd invloed op het fietsgebruik. Er wordt namelijk minder gefietst door mensen tussen de 18 en 45 jaar. In gemeenten waar veel kinderen, jongeren en ouderen wonen wordt meer gefietst. In de gemeenten Wassenaar, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp is de bevolkingsopbouw gunstiger voor het fietsgebruik omdat hier meer kinderen en senioren wonen. Dit hoeft echter niet te leiden tot een hoger aandeel fiets in de modalsplit, zoals blijkt uit bijlage II.

Ook de etniciteit van de mensen is van belang. Over het algemeen fietsen allochtonen minder vaak dan autochtonen, vooral niet-westerse allochtonen. In gemeenten waar veel niet-westerse allochtonen wonen, zoals Den Haag, ligt het fietsgebruik naar verwachting lager. Uit recent onderzoek is naar voren gekomen dat er mogelijkheden zijn om ook bij deze doelgroep het fietsgebruik te doen toenemen. Zie paragraaf 6.4.

Er zijn nog andere bepalende factoren waarom mensen wel of niet fietsen. Bijvoorbeeld weersomstandigheden of economische aspecten. Zo vergoeden sommige bedrijven wel de auto-kilometers, maar niet de fietskilometers. Ook het hebben van een rijbewijs en het autobezit spelen een rol. Ook zijn er nog veel persoonlijke redenen waarom mensen liever niet fietsen. Fietsen vereist inspanning en is niet zo comfortabel als een auto. Andere factoren zijn (een gevoel van) verkeersonveiligheid, gezondheid, het niet kunnen of durven fietsen of het simpelweg niet hebben van een fiets zijn factoren. Daarnaast spelen ook praktische bezwaren een rol, bijvoorbeeld vanuit je werk boodschappen doen en daarna de kinderen van dagopvang ophalen is met de fiets een stuk omslachtiger dan met de auto.

2.4 Ontwikkelingen rondom de fiets

Naast de 'bekende' beleidsvelden is een ontwikkeling gaande dat er veel meer naar de fiets wordt gekeken vanuit andere beleids invalshoeken. Zowel vanuit overheden als niet-overheden zijn er voorbeelden van uiteenlopende ontwikkelingen waarin de fiets een rol speelt en die een kans kunnen zijn voor nieuw fietsbeleid. Ook ontwikkelingen vanuit de fietsmarkt geven aanleiding om als overheid ruimer te denken over de inrichting van bijvoorbeeld stallingen.

Meer aandacht voor gezondheid

Door veranderingen in het leefpatroon (meer eten, minder bewegen) is de afgelopen jaren het aantal mensen met overgewicht sterk toegenomen, vooral onder kinderen. Fietsen heeft positieve effecten op overgewicht, hart- en vaatziekten, diabetes en depressies. Iedere dag fietsen naar school, het werk of als vrijetijdsbesteding heeft positieve effecten op de gezondheid en draagt er aan bij dat mensen langer gezond blijven. Fietsen wordt daarom gestimuleerd vanuit de gezondheidszorg. Voor veel mensen is hun eigen gezondheid van groot belang. Dit persoonlijke aspect kan mensen stimuleren om vaker te fietsen. Huisartsen, zorgverzekeraars en bedrijven kunnen vanuit deze invalshoek bijdragen aan een toename van het fietsgebruik.

Citymarketing en promotie

Steeds vaker hebben gemeenten een bureau ingehuurd of organisatie opgezet voor het promoten van de stad zelf en van belangrijke attracties. In bijvoorbeeld Den Haag werken verschillende organisaties samen om meer bekendheid (zowel internationaal als nationaal) aan de stad te geven. Hierbij kan de fiets ook een rol spelen, niet alleen omdat de fiets ideaal is voor binnenstedelijke verplaatsingen maar ook omdat de fiets zelf onderdeel kan zijn van de promotie. In het buitenland zijn bijvoorbeeld de leenfietsen al bijna net zo bekend als de attracties zelf. Fietsen is onderdeel van de Nederlandse cultuur. Als mensen naar Nederland komen, is het mogelijk om hen ook bekend te maken met het fietsen. Hierbij is onderscheid te maken in toeristen en buitenlanders die langer verblijven, zoals expats. Omdat fietsen als toeristische attractie niet direct bijdraagt aan bijvoorbeeld bereikbaarheid en verkeersveiligheid, zijn het vooral de expats waarvoor het relevanter is om meer op in te zetten. Tot op heden gebeurt dit niet structureel.

Nieuwe soorten fietsen

Ontwikkelingen in de markt van de fiets kunnen ook aanleiding zijn om rekening mee te houden in nieuw (gemeentelijk) beleid. Een klassieke fiets past prima in huidige fietsenstallingen, maar de nog steeds populairder wordende elektrische fiets vereist aangepaste stallingen. Het aanbieden van oplaadpunten kan een nieuwe taak worden van wegbeheerders. Daarnaast zijn er allerlei bakfietsen voor het vervoer van kinderen of goederen. Ook deze worden steeds meer verkocht. Omdat dergelijke bijzondere fietsen voorzien in een groeiende behoefte is het wenselijk dat wegbeheerders er voldoende aandacht aan geven.

Hoofdstuk 2 samengevat

In grote lijnen kan het bestaande beleid worden voortgezet. Er zijn echter kansen én redenen om nog sterker in te zetten op bijvoorbeeld infrastructuur, fietsenstallingen en op ketenmobiliteit. Hierbij moet rekening gehouden worden met bepaalde factoren waarom mensen niet altijd voor de fiets kiezen. Eveneens is het belangrijk dat er een goede afstemming is binnen het totale verkeersbeleid. Verder zijn er nieuwe invalshoeken zoals promotie, voorlichting en educatie die ook mogelijkheden bieden om het fietsgebruik in Haaglanden verder te doen toenemen tot 2030.

3. De strategie voor vernieuwd fietsbeleid

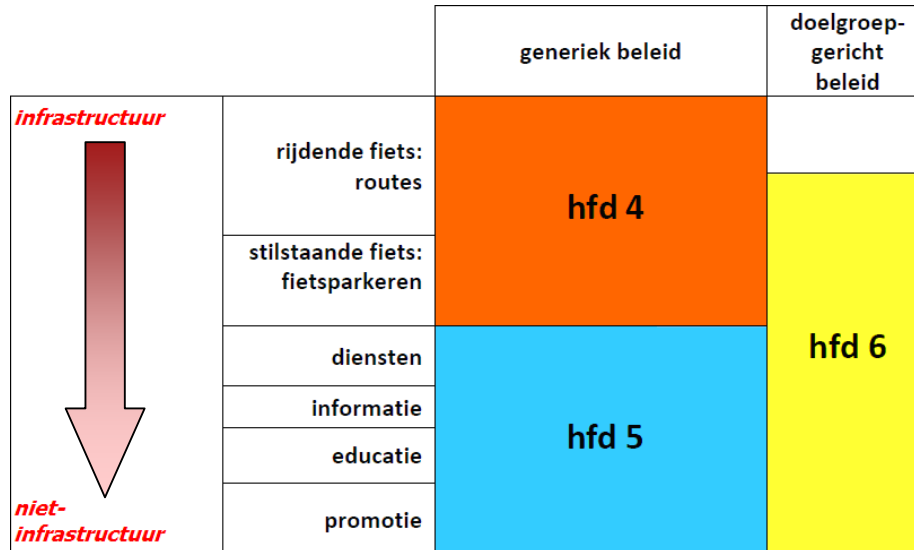
Een strategisch beleid om het fietsgebruik te bevorderen, richt zich op de factoren die bepalend zijn om wel of niet te fietsen, zoals attitude, gewoonte en vaardigheid, perceptie van de fiets, beschikbaarheid van alternatieven, het verplaatsingsmotief en de kwaliteit van voorzieningen. In dit hoofdstuk wordt de strategie van het nieuwe fietsbeleid Haaglanden beschreven.

Van oudsher wordt in Nederland een effectief fietsbeleid gebaseerd op goede fietsvoorzieningen op straat en op integraal beleid: de infrastructuur moet goed zijn en het autoverkeer moet ingeperkt worden, waardoor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert. Sinds circa 10 jaar is een derde invalshoek zichtbaar, namelijk een actieve promotie van het fietsgebruik. Ook in Haaglanden wordt het fietsklimaat bepaald door deze drie pijlers, echter richt Haaglanden zich niet zo zeer op het inperken van het autoverkeer maar op het benadrukken van de voordelen van de alternatieven zoals de fiets. De drie pijlers (infrastructuur, alternatief voor de auto en promotie) vormen samen met een aantal uitgangspunten de achtergrond voor het nieuwe fietsbeleid. Die uitgangspunten zijn:

- Het verbeteren van het fietsklimaat op straat werkt en is effectief. Verbeteren van de fietsvoorzieningen en beperken van het autogebruik (stimuleren andere vervoersmiddelen) leidt tot meer fietsgebruik, zo blijkt landelijk in gemeenten die hier al langer op inzetten. Echter, de gemeenten in de regio scoren in de Fietsbalans⁴ niet hoog. Er liggen nog kansen om de infrastructuur verder te verbeteren;
- Gewoontegedrag en aspecten zoals het weer en lichamelijke inspanning spelen een belangrijke rol bij het maken van een keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of de auto. Het verbeteren van de infrastructuur alleen leidt niet tot een groei van het fietsgebruik. Naast het nemen van infrastructurele maatregelen is het noodzakelijk om in te zetten op niet-infrastructurale maatregelen om het imago van de fiets te verbeteren en zo gewoontegedrag te doorbreken;
- De fietscultuur in Nederland is uniek; bijna iedereen kan fietsen en fietst wel eens. Deze situatie zorgt ervoor dat het fietsbeleid vooral gericht moet zijn op de realisatie van goede infrastructuur. Toch zijn er in Nederland doelgroepen die weinig of zelfs nooit fietsen. Dit geldt vooral voor stedelijke gebieden en dus ook voor het Stadsgewest Haaglanden. Doelgroepen als allochtonen, maar ook verstokte autorijders worden niet tot de fiets verleid door infrastructurele maatregelen alleen. Een benadering specifiek gericht op bepaalde doelgroepen is hiervoor nodig met daarbij effectieve niet-infrastructurale maatregelen zoals educatie en promotie;
- Circa een kwart van alle verplaatsingen wordt met de fiets gemaakt. Iedere dag maken fietsers een keuze om wel of niet te fietsen. Het aandeel fietsverplaatsingen is stabiel, maar de reizigers en de verplaatsingen niet. Het beleid moet erop gericht zijn om de 'afhakkers' te laten blijven fietsen en de mensen die niet fietsen, toch te laten fietsen;
- Er wordt meer aandacht geschonken aan integraal verkeersbeleid. Het fietsknooppunten-systeem en de *Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement* zijn hier voorbeelden van. In promotie en marketing maar ook voor wat betreft de rol van de auto kan er nog sterker ingezet worden op integraal verkeersbeleid.

⁴ De Fietsbalans is een kwaliteitsmeting van met name infrastructuur gehouden door de Fietsersbond.

Het nieuwe fietsbeleid gaat zich enerzijds sterker richten op infrastructurele maatregelen, dit zijn maatregelen die vooral onder generiek beleid vallen. Anderzijds gaat Haaglanden meer inzetten op "zachtere", niet-infrastructurele maatregelen. Die maatregelen zijn voor een groot deel doelgroepgericht. Het onderscheid in generiek en doelgroepgericht beleid en de verhoudingen tussen de verschillende maatregelen worden in het volgende schema weergegeven:



Figuur 2: schematische weergave van het fietsbeleid. Ligtermoet & Partners, april 2010.

Dit schema maakt de strategie duidelijk en het geeft ook aan hoe de verschillende elementen zich tot elkaar verhouden:

- omvangrijke acties zijn nodig in alle drie maatregelclusters (ofwel: de drie hoofdstukken).
- doelgroepenbeleid is een gerichte toepassing van het beleid en niet zozeer een zelfstandig element;
- de notie dat er van infrastructuur naar niet-infrastructuur een continue lijn loopt, van meer "harde" infra naar steeds minder tot de niet-infrastructurele maatregelen.. Ofwel van concrete, tastbare voorzieningen zoals een fietsenstalling tot minder tastbare voorzieningen zoals fietsles. Het zijn geen twee volstrekt gescheiden of tegengestelde werelden;
- binnen niet-infrastructuur zijn bewust de vier onderscheiden vakjes/thema's verschillend van grootte gemaakt, met iets meer promotie en iets minder informatie. Alle vier hebben ze een stevige omvang en impact. Denk bij diensten aan huurfietsen; bij informatie aan kaarten en planners; bij educatie aan het zelfverzekerd leren fietsen;
- onderwerpen die moeilijk in te passen zijn bij een strikte scheiding tussen infra en niet-infra vinden in dit schema wat makkelijker een plek. Zoals aanpak van weesfietsen: dit is te zien als 'beheer & onderhoud' van fietsparkeren en hoort daar dus gewoon bij thuis (net als beheer & onderhoud van fietsroutes). De aanpak van fietsdiefstal valt daarentegen onder 'diensten'.

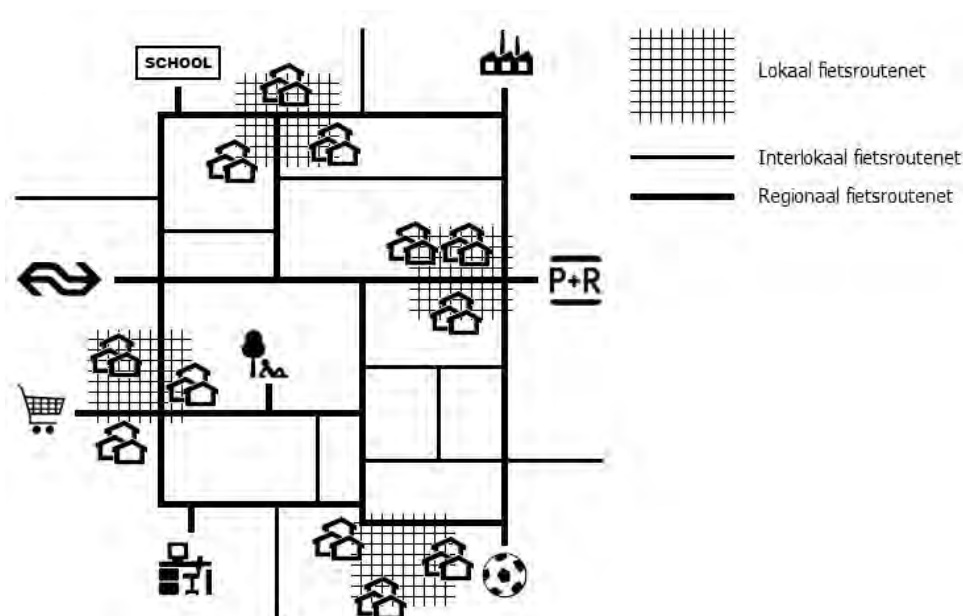
Zoals uit het schema blijkt, vormen de hoofdstukken 4, 5 en 6 de kern van deze nota. Hoofdstuk 4 gaat over de infrastructurele maatregelen en hoofdstuk 5 over de niet-infrastructurele. Samen vormen zij het generieke beleid. Het doelgroepgerichte beleid staat in hoofdstuk 6.

4. Infrastructurele maatregelen

Een goede fietsinfrastructuur met een hoge kwaliteit van zowel fietsroutes als van fietsenstallingen maakt de fiets aantrekkelijker voor alle doelgroepen. In dit hoofdstuk is de fietsinfrastructuur uitgewerkt waarbij is uitgegaan van een tweedeling in enerzijds de rijdende fiets (4.1 en 4.2) en anderzijds de stilstaande fiets (4.3)

4.1 Fietsroutes in het Stadsgewest Haaglanden

Het regionaal fietsroutenet vormt de basis van het fietsbeleid van het Stadsgewest Haaglanden. Zie achteraan bijlage VI voor de kaart; het fietsroutenet wordt op dertig plaatsen aangepast. Het regionaal fietsroutenet bestaat uit die fietsroutes die lokaal en regionaal het meest belangrijk zijn doordat zij belangrijke bestemmingen (attractiepunten) aandoen of omdat zij een verbindende functie hebben tussen kernen en gebieden. Gebaseerd op een bepaalde maaswijdte is het regionaal fietsroutenet een selectie van routes die onderdeel zijn van een lokaal of interlokaal netwerk. Lokale fietsnetten vormen de basis, deze bestaan uit verschillende niveaus zoals buurt-verbindingen en lokale hoofdfietsroutes. De verbindingen tussen kernen kunnen aangeduid worden als het interlokale net. Dit zijn met name de fietspaden in het buitengebied die veelal in het beheer zijn van de provincie. Alle fietsroutes samen vormen het totale fietsnet Haaglanden.



Figuur 3: een schematische weergave van het regionaal fietsroutenet. Het loopt via de beste lokale en interlokale routes en verbindt zo de kernen en doet alle belangrijke attractiepunten aan.

Het regionaal fietsroutenet

De kern van het fietsbeleid is het regionaal fietsroutenet. Het Stadsgewest Haaglanden zet in op enerzijds het actueel houden van dit net door het mee te laten groeien met (ruimtelijke) ontwikkelingen, anderzijds door te blijven streven naar veiliger en kwalitatief betere routes. Hierbij zijn vijf hoofdeisen het uitgangspunt (CROW, 2006). Een beknopte beschrijving van de hoofdeisen:

- *Samenhang.* Het netwerk is compleet en herkenbaar als goede fietsroute. Zo kan met aaneengeschakelde verbindingen van rood asfalt de fietser makkelijk zijn weg vinden;
- *Directheid.* Zo kort mogelijke verbindingen en zo kort mogelijke reistijd. Weinig oponthoud bij verkeerslichten maakt fietsen aantrekkelijker. Ontbrekende schakels moeten worden aangelegd. Barrières worden geslecht door de aanleg van kunstwerken zoals fietstunnels, -bruggen en -viaducten.
- *Aantrekkelijkheid.* De fietsverbindingen zijn sociaal veilig en de omgeving is attractief en uitnodigend. Goede straatverlichting is noodzakelijk om fietsen ook 's nachts aantrekkelijker te maken;
- *Verkeersveiligheid.* Bij het ontwerpen van infrastructuur moet vooraf al nagedacht worden over een veilige inpassing van de fietser. Kruisingen worden zo veel mogelijk ongelijkvloers aangelegd waarbij de fietser geen hinder ondervindt van hellingen. Bij verkeerslichten moet voldoende aandacht worden geschonken aan deelconflicten. In het wegontwerp moet rekening gehouden worden met de dode hoek, bijvoorbeeld door de aanleg van een OFOS⁵ of een teruggelegde stopstreep. Verkeerslichten zijn geloofwaardig ingesteld om roodlicht-negatie door fietsers zo veel mogelijk te voorkomen;
- *Comfort.* De fietsroutes van het regionaal fietsroutenet worden in rood asfalt uitgevoerd. Bogen en hellingen zijn zo flauw mogelijk om zo min mogelijk hinderlijk te zijn. De fietsroutes zijn goed verlicht en zo veel mogelijk beschermt tegen wind- en verkeershinder.

Bepaalde ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om routes toe te voegen of routes te wijzigen in het fietsnet. Zo dient een nieuwe woonwijk, een nieuw station of een nieuw bedrijventerrein goed ontsloten te worden door het regionaal fietsroutenet. Anderzijds kan een regionale route onderbroken worden door de aanleg van bijvoorbeeld een nieuwe weg. Dat vereist dan een aanpassing van het regionaal fietsroutenet. Hierbij is het uitgangspunt dat de "veroorzaker betaalt", en dus ook een oplossing aandraagt. Bijvoorbeeld door het aanleggen van een fiets-tunnel of -viaduct.



Foto: www.spitsnet.nl.

⁵ Een OFOS is een opgeblazen fietsopstelstrook; een opstelvak bij verkeerslichten voor fietsers zodat zij kunnen wachten vóór de auto's in plaats van er naast. Dit kan dodehoekongevallen helpen voorkomen.

4.2 Naar een veilig en kwalitatief goed fietsroutenet

In het nieuwe fietsbeleid wordt het verbeteren van de fietsinfrastructuur geïntensiveerd. Het doel zijn veilige en kwalitatief goede fietsroutes. Hierbij wordt ingezet op een bepaalde basiskwaliteit, op beheer en onderhoud en op de aanpak van langere routes. Deze maatregelen gelden in ieder geval voor het regionaal fietsroutenet.

Basiskwaliteit fietsinfrastructuur

Goede kwaliteit van de fietsroutes en zo kort mogelijke afstanden zijn belangrijke voorwaarden, juist omdat dit het meest tastbaar is voor de fietser. Veel klachten van fietsers gaan over hobbelige tegelpaden, slechte verlichting en over omleidingen tijdens en na nieuwe wegaanleg. Verkeersveiligheid speelt hierbij ook een rol; fietsers ervaren een oversteek al gauw als gevaarlijk of een kruispunt als onoverzichtelijk. De afgelopen decennia is hier al veel aandacht én geld aan besteed, maar er is meer dan voldoende aanleiding nog sterker in te zetten op het verbeteren van zowel de kwaliteit als de veiligheid van fietsroutes. Een goede fietsinfrastructuur met prettige en veilige fietspaden werkt uitnodigend. Enerzijds om huidige gebruikers te behouden en te stimuleren nog vaker te fietsen en anderzijds om nieuwe gebruikers te verleiden. En dat laatste is cruciaal, want als iemand met een dure campagne eindelijk is verleid om naar zijn werk te fietsen en hij belandt vervolgens op een hindernisbaan, dan is hij ook weer snel klaar met fietsen. Rijdt hij echter over een strak, rood geasfalteerd fietspad dat 's avonds goed is verlicht en met korte wachttijden bij verkeerslichten, dan is de kans al een stuk groter dat hij vaker de fiets pakt. Met dit voorbeeld is ook duidelijk het verband aangegeven tussen fietspromotie en fietsinfrastructuur.

Onder veiligheid wordt niet alleen verkeersveiligheid verstaan, maar ook sociale veiligheid. Sociale veiligheid betekent bijvoorbeeld dat er goede straatverlichting is en dat er geen verscholen hoekjes zijn. Bij verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt naar objectieve en subjectieve verkeersveiligheid: een kruispunt kan objectief veilig zijn omdat het niet voorkomt op een ongevalenlijst, maar als blijkt dat scholieren het kruispunt mijden omdat zij de oversteek als onveilig ervaren dan is er subjectief gezien aanleiding voor verbetering.

In 1998 heeft het Stadsgewest richtlijnen opgesteld voor de inrichting van regionale fietsroutes. Met deze nieuwe nota komen deze richtlijnen te vervallen en wordt er verwezen naar de CROW-publicatie 230 *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (2006). De richtlijnen die daarin gesteld worden aan hoofdfietsroutes gelden ook voor de regionale fietsroutes van het Stadsgewest Haaglanden. In bijlage II zijn een aantal van de belangrijkste richtlijnen opgenomen. Hoewel vrijliggende of solitaire fietspaden het uitgangspunt zijn voor het regionaal fietsroutenet, is dit niet altijd haalbaar. In woonbuurten is hier soms onvoldoende ruimte voor. Inrichten tot fietsstraat kan een alternatief zijn, mits hierbij de landelijke richtlijnen worden aangehouden.

In gemeenten Delft, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar en Westland is de afgelopen jaren een kwaliteitsmeting uitgevoerd. Uit deze onderzoeken is gebleken dat een groot deel van de regionale fietspaden van voldoende kwaliteit is, maar een deel ook niet. Afhankelijk van de beoordeling van deze kwaliteitsmeting wordt gezien of de kwaliteitsmeting ook in de andere gemeenten gehouden wordt. De komende jaren moet er blijvend geïnvesteerd worden in de kwaliteit van het fietsroutenet door onder andere het verder asfalteren van de fietspaden en het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Op peil houden van de infrastructuur; beheer & onderhoud

Het beheer en onderhoud van de fietspaden is erg belangrijk, zowel voor het imago van de fiets als voor de verkeersveiligheid. Een slechte kwaliteit van de fietsinfrastructuur zorgt voor een negatief beeld van de fiets en ook van een gemeente. Mensen fietsen hierdoor minder.

Het Stadsgewest Haaglanden hecht veel waarde aan goed beheer en onderhoud, maar dit is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. De gemeente stelt beheersplannen op voor de wegen en afhankelijk van de prioriteit van de weg worden deze eens in de zoveel tijd onderhouden. Daarnaast vinden er onderhoudswerkzaamheden plaats indien dit noodzakelijk blijkt.

Aspecten die zorgen voor discussie tussen het beleid en beheer zijn fundering, type verharding in relatie met kabels en leidingen en schaderisico's voor het wegdek door bomen langs fietspaden.

- Funderingen onder fietspaden zijn van belang voor het tegengaan van verzakkingen en randschade. Hoe meer en zwaarder verkeer over de fietspaden rijdt (strooiwagens, maaimachines, hulpdiensten) hoe sterker de fundering moet zijn;
- Kabels en leidingen: in veel gemeenten liggen kabels en leidingen onder de fietspaden. Kabelexploatanten leggen kabels en leidingen het liefst aan onder elementenverharding zonder fundering. Het regelmatig openbreken van verharding voor werkzaamheden heeft gevolgen voor de kwaliteit van de verharding. Kabels en leidingen kunnen ook worden gelegd onder asfalt en de kabelexploatanten zijn verplicht om de verharding te herstellen in de oorspronkelijke toestand na werkzaamheden. De aanwezigheid van kabels en leidingen, wensen van een beheersafdeling of de voorkeur van een nutsbedrijf zijn echter geen redenen om een andere verharding dan asfalt te kiezen op het regionaal fietsroutenet. Kabels en leidingen kunnen ook onder de tegels van het trottoir gelegd worden.
- Schaderisico's door bomen: de verharding van fietspaden zorgt voor condens, waardoor boomwortels omhoog groeien met het gevolg dat het asfalt of de tegels omhoog gedrukt worden. Dit leidt tot scheuren en oneffenheid. Er zijn verschillende mogelijkheden om omhoog komende wortels te voorkomen bij de aanleg van nieuwe fietspaden. Denk aan de keuze van de boomsoort en type fundering.

De kwaliteit van de fietspaden op routes die via meerdere gemeenten lopen, moet van dezelfde kwaliteit zijn en blijven. De afgelopen jaren is met name geïnvesteerd in het realiseren van de infrastructuur, het is nu van belang een kwaliteitsslag te maken met het op peil houden van de infrastructuur.

Veel klachten zijn bekend over het sneeuwuimen en strooien. Het komt voor dat een fietspad precies tot aan een gemeentegrens is schoongemaakt en dan vanaf de grens onberijdbaar is. Voor de fietser is het van belang dat de gehele route, ongeacht de wegbeheerder of het jaargetijde, goed onderhouden is. Indien meer routes integraal en samen met andere wegbeheerders worden aangepakt, liggen er kansen om ook het beheer en onderhoud gezamenlijk te organiseren. Dit geldt niet alleen voor het regulier onderhoud, maar ook juist voor aspecten als gladheidbestrijding. Afspraken dienen hierover gemaakt te worden bij de integrale aanpak.



Figuur 4: door kabels en leidingen onder het trottoir aan te brengen, is het nog eenvoudiger om een fietspad in rood asfalt uit te voeren.



*Figuur 5: wegbeheerders moeten meer aandacht geven aan het sneeuw- en ijsvrij houden van fietsroutes.
Foto: Coenen, 2009 (Fietzersbond).*

Routeaanpak

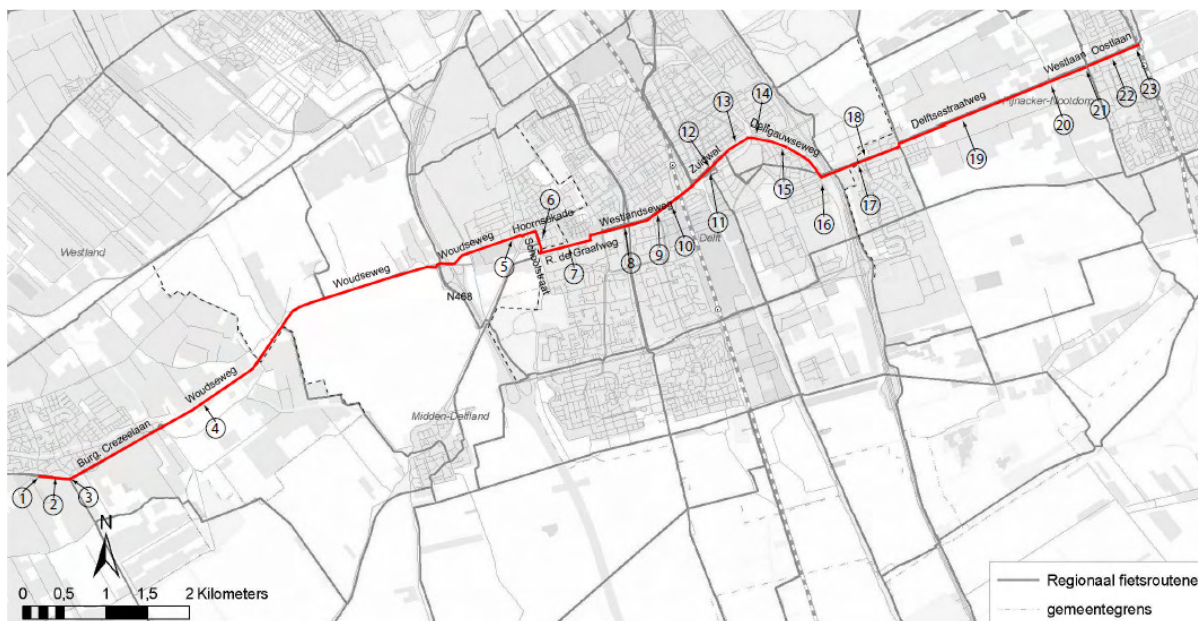
Het verbeteren van fietsinfrastructuur gebeurt meestal per locatie. Het wordt steeds meer een trend om bij een langere verbinding, bijvoorbeeld tussen twee steden, de gehele route als één project te beschouwen. Over de gehele afstand worden dan alle verbeterpunten tegelijkertijd aangepakt. Hierbij zijn vaak meerdere partijen en wegbeheerders betrokken. Deze aanpak heeft voor zowel "de overheid" als voor de gebruiker voordelen. Omdat er meerdere partijen bij zijn betrokken, is er vaak meer budget en draagvlak. En omdat over een grote afstand de route wordt verbeterd is het resultaat ook veel herkenbaarder voor de gebruiker. Het aanpakken van hele routes in plaats van losse knelpunten past daarom goed bij het doel van een intensiever en effectiever fietsbeleid.

In het Stadsgewest Haaglanden zijn in samenwerking met de wegbeheerders, provincie en Fietsersbond enkele belangrijke fietsverbindingen als geheel bekeken en onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met zowel de infrastructuur als gedragsaspecten. Dit heeft geleid tot een aantal verbindingen die nu worden aangepakt of onlangs zijn opgeleverd:

- 'A12 Vernieuwd op weg' Den Haag Centraal – Gouda waaronder Fiets Filevrij A12 Den Haag CS – Zoetermeer;
- Fiets Filevrij A13 Delft – Rotterdam;
- Fiets Filevrij 'Hofpleinroute';
- Snelfietsroute Den Haag – Wassenaar respectievelijk Leidschendam – Leiden;
- Zoef-route De Lier – Delft – Pijnacker.

Dergelijke initiatieven komen meestal voort uit landelijk beleid. Het rijk vindt dergelijke verbindingen dermate belangrijk dat zij daaraan ook bijdragen leveren, zowel procesmatig, communicatief als financieel. Het Stadsgewest wil daarnaast ook zelf nieuwe langere routes of nieuwe snelfietsroutes uitwerken. Aan gemeenten wordt gevraagd mee te denken over kansrijke verbindingen.

De komende jaren moet geïnvesteerd blijven worden in de aanleg en realisatie van het regionaal fietsroutenet, zowel door het aanpakken van knelpunten en als door de aanpak van integrale routes. Wegbeheerders worden gestimuleerd hier op in te blijven zetten.



Figuur 6: de Zoef-route De Lier – Delft – Pijnacker.

4.3 Fietsvoorzieningen; het parkeren en stallen

Naast de infrastructuur voor de rijdende fiets is er de infrastructuur voor de stilstaande fiets. Dit zijn de fietsvoorzieningen zoals stallingen en de aanpak van de weesfietsenproblematiek. Samen met goede fietsroutes dragen deze aspecten bij aan een goed fietsklimaat in het Stadsgewest Haaglanden. Beide aspecten kunnen elkaar versterken, maar ook verzwakken. Een nieuw, goed fietspad naar een station is veel aantrekkelijker als je bij dat station ook je fiets kwijt kunt in een ruime, schone en aantrekkelijke stalling. Andersom zal een mooie, ruime stalling veel aan kracht inboeten als deze alleen maar bereikbaar is via een smal en slecht fietspad. De ligging van een stalling is ook belangrijk; hij moet zo dicht mogelijk bij de ingang van bijvoorbeeld een station liggen. De stalling moet zowel per fiets vanaf de aanrijroute als lopend vanuit bijvoorbeeld het station makkelijk bereikbaar en herkenbaar zijn.

Fietsparkeren en fietsenstallen zijn verschillende begrippen. Onder fietsparkeren wordt verstaan het neerzetten van de fiets op een willekeurige plek of in een eenvoudige voorziening zoals een nietje. Fietsenstallen is het plaatsen van een fiets in een afsluitbare of bewaakte voorziening.

Nota Fietsparkeren 2008

Een verplaatsing op de fiets begint vaak vanaf huis en eindigt op bijvoorbeeld school, kantoor, de supermarkt of de tennisbaan. Als fietsers zowel bij de herkomst als de bestemming de fiets niet kunnen parkeren of stallen wordt er minder gefietst. Dus naast goede infrastructuur moeten er bij de belangrijke herkomst- en bestemminglocaties voldoende mogelijkheden zijn om de fiets te stallen of te parkeren. Belangrijke herkomsten en bestemmingen zijn woningen, bedrijven, scholen, ov-haltes, stations, centrumgebieden (stadscentra), winkelgebieden (wijk- en buurtwinkelcentra), maar ook sporthallen of bibliotheken (attractiepunten). Naast voldoende plek moeten de fietsvoorzieningen ook voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen zoals sociaal veilig en schoon. Net als de fietsroutes moeten dus ook de fietsvoorzieningen aantrekkelijk zijn.

In december 2008 heeft het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden de *Nota Fietsparkeren* vastgesteld. Hierin staat de subsidieregeling als ook de eisen waaraan 'goede en veilige' fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen



Fietsdepot Haaglanden

Overvolle fietsenrekken op stations, in centra met fietsen die hier al lang staan gestald, dragen bij aan een sociaal onveilig gevoel. Het geeft een rommelig beeld van de openbare ruimte en zwerfafval hoopt zich op. Het is van belang dat weesfietsen en wrakken opgeruimd worden. Naast voordelen voor de veiligheid zorgt dit er ook voor dat er meer capaciteit beschikbaar is om de fietsen te plaatsen. Om dit structureel vorm te geven, vraagt dit een organisatie van de gemeente die structureel de fietsen ruimt, elders tijdelijk stalt en daarna de fietsen verder afhandelt (vernietigen of verkopen/vergeven).

De gemeente Den Haag is gestart met het Fietsdepot Haaglanden en een organisatiestructuur daar omheen om geruimde fietsen centraal op te slaan. Fietsen die geruimd zijn uit de openbare ruimte bij stations of vanaf illegale plekken worden bij het fietsdepot gestald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen weesfietsen en wrakken. Weesfietsen blijven 28 dagen gestald bij het fietsdepot. Deze fietsen worden geregistreerd en gecontroleerd op diefstal. Eigenaren hebben een bepaalde termijn om de fiets op te halen tegen betaling. Fietsen die na de wettelijke termijn niet zijn opgehaald, worden verkocht aan geregistreerde fietshandelaren of naar een goed doel in een ontwikkelingsland vervoerd. Wrakken worden tijdelijk gestald op het fietsdepot. Na een in de APV vastgestelde periode worden deze fietsen vernietigd. Gestolen fietsen die geen framenummer hebben en die niet door hun eigenaar worden opgehaald, worden vernietigd om te voorkomen dat deze weer in het illegale circuit terechtkomen. Naast het oprichten van het fietsdepot wordt veel gedaan om de inwoners bewust te maken van het belang van het registreren van de fiets, van fietsdiefstal en van ongewenst stallen.

Hoofdstuk 4 samengevat

Infrastructuur blijft een belangrijk element in het fietsbeleid. Het regionaal fietsroutenet bestaat uit de belangrijkste fietsroutes in het Stadsgewest Haaglanden; deze kunnen zowel over lokale als over interlokale fietsnetten lopen. Met kwalitatief goede infrastructuur wordt fietsen voor iedereen aantrekkelijker, daarom worden als uitgangspunt regionale fietsroutes in rood asfalt uitgevoerd. Kwaliteit en veiligheid moeten al veel aandacht krijgen bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur; bestaande infrastructuur moet verbeterd worden tot het gewenste niveau van basiskwaliteit. Hierbij wordt er meer en meer gewerkt volgens een routeaanpak. Er moet meer aandacht worden gegeven aan beheer en onderhoud. Fietsparkeren is cruciaal; met de *Nota Fietsparkeren* en het Fietsdepot wil Haaglanden bereiken dat er overal voldoende stallingsmogelijkheden van goede kwaliteit zijn en dat overlast door weesfietsen wordt verminderd.

5. Niet-infrastructurele maatregelen

De tweede belangrijke poot van het nieuwe fietsbeleid zijn de niet-infrastructurele maatregelen, maatregelen die vallen onder de categorieën diensten, informatie, educatie en promotie (imago-verbetering). In de internationale vakwereld spreekt men van "soft measures". Net als een goede infrastructuur dragen dergelijke maatregelen bij aan een groei van het fietsgebruik, zeker in een regio als Haaglanden waar het fietsgebruik beneden het landelijk gemiddelde ligt. Om het fietsgebruik te doen toenemen is het in Haaglanden nodig om mensen aan het fietsen te krijgen. Daartoe moet er de komende jaren nog meer ingezet worden op goede, effectieve promotie, op het leren fietsen, op het aanbieden van extra diensten en voorzieningen en op het aanbieden van de juiste informatie aan de juiste mensen op de juiste plaats.

5.1 Diensten

Het verlenen van diensten is van groot belang voor het stimuleren van het fietsgebruik. Dit kan net het extra zetje geven dat mensen nodig hebben om de voordelen van het fietsen in te zien. Onder diensten worden een aantal aspecten verstaan die het fietsen aantrekkelijker en makkelijker maken. Door het aanbieden van bepaalde diensten kunnen argumenten worden weggenomen waarom mensen niet met de fiets gaan. Bijvoorbeeld door het uitlenen van wandelwagens bij fietsenstallingen of door een thuisbezorgdienst voor grote aankopen. Ook kleine maatregelen kunnen effect hebben, bijvoorbeeld het monteren van een fietspomp bij een stalling of het aanbieden van een (gratis) oplaadpunt voor elektrische fietsen.

Het verlenen van diensten houdt ook in de aanpak van fietsdiefstal en voorzieningen als de OV-fiets of huurfietsen in het algemeen. Deze worden hieronder besproken, evenals innovatie.

Aanpak fietsdiefstal

Een van de redenen waarom mensen een negatief beeld hebben van de fiets en waarom sommige mensen geen fiets hebben is fietsdiefstal. Wil Haaglanden het imago van de fiets verbeteren en meer mensen aan het fietsen krijgen, dan moet er nog meer worden ingezet op de aanpak van fietsdiefstal. Positief is dat het aantal diefstallen jaarlijks afneemt:

In Nederland werden vorig jaar (2009) zo'n 530.000 fietsen gestolen. Dat is veel minder dan in de afgelopen jaren, zo meldt het ministerie van Binnenlandse Zaken. Vier jaar geleden werden nog 750.000 fietsen gestolen. Het kabinet wilde het aantal diefstallen deze regeerperiode met honderdduizend verlagen, maar die daling werd al in 2008 bereikt. <i>Bron: Centrum Fietsdiefstal, 15 april 2010.</i>

Uit verschillende onderzoeken van onder andere de Fietzersbond blijkt dat de meeste fietsen (een derde) bij de woning of in de woonomgeving wordt gestolen. Circa een vijfde van de fietsen wordt op het station of bij een ov-halte gestolen en een vijfde in het centrum. De kans op fietsdiefstal is voor mensen een reden om bewust een ander vervoermiddel te nemen naar bijvoorbeeld het stadscentrum of het station. Ook kopen minder mensen een nieuwe fiets uit angst voor diefstal. Veel fietseigenaren zijn zich er niet van bewust dat ze de kans op fietsdiefstal zelf kunnen verkleinen. Het kopen van een goed slot, het bevestigen van de fiets aan de 'vaste grond' en het doen van aangifte bij de politie dragen bij aan een vermindering van fietsdiefstal. In 2009 is het Ministerie van Binnenlandse Zaken in samenwerking met onder meer politie en justitie een campagne gestart om de aangiftebereidheid te vergroten. Naast bewustwording van fietsers van wat zij zelf kunnen doen tegen fietsdiefstal, kunnen bewaakte fietsenstallingen, kwalitatief goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen en controle bijdragen aan een vermindering van het aantal fietsdiefstallen. Met het aanleggen van buurtstallingen en fietstrommels in woonwijken komen er ook dicht bij huis goede stallingen. Gemeenten kunnen hiervoor subsidie aanvragen.

OV-fiets en fietsverhuur

Voor wie geen eigen fiets heeft of kan gebruiken zijn er de OV-fietsen en huurfietsen. OV-fietsen zijn vooral bedoeld voor forensen die met het openbaar vervoer naar een stad reizen en vanaf daar met de OV-fiets naar hun eindbestemming gaan. Dit is vaak sneller dan met lokaal openbaar vervoer. Huurfietsen en in mindere mate ook de OV-fiets worden gebruikt door recreanten en toeristen met dezelfde motieven als de forens op de OV-fiets. Huur- en OV-fietsen zijn vaak flexibeler in tijd en afstand dan het openbaar vervoer. Zoals in paragraaf 2.4 genoemd kan de fiets ook deel uitmaken van stadspromotie omdat je vanaf de fiets een stad veel meer "ervaart".

De OV-fiets is een landelijk concept dat onderdeel is van NS Fiets BV. In Nederland zijn er ruim 200 uitgiftepunten, voornamelijk op treinstations. In het Stadsgewest Haaglanden zijn er momenteel 15 uitgiftepunten. Haaglanden heeft de ambitie dit aantal te vergroten en heeft hiervoor subsidie beschikbaar vanuit het programma Mobiliteitsmanagement. Haaglanden is echter afhankelijk van zowel OV-fiets BV als van de wegbeheerders. Behalve op treinstations is de OV-fiets ook op zijn plek bij RandstadRail-haltes, de grotere busstations en bij P+R-terreinen. De OV-fiets is een belangrijke schakel in het beleid gericht op de ketenverplaatsingen van Haaglanden omdat het de mogelijkheid biedt om de fiets als natransport te gebruiken. Behalve op de trein, kan het ook aansluiten op een verplaatsing met de auto. De auto kan geparkeerd worden op een P+R-terrein aan de rand van stad waarna de laatste kilometers naar het centrum, kantorenpark of bedrijventerrein per OV-fiets worden afgelegd.

Innovatie

Vanuit de markt worden regelmatig vernieuwende producten of diensten geïntroduceerd die een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van het fietsgebruik. Het Stadsgewest Haaglanden is voorstander van innovaties maar legt het initiatief bij de wegbeheerders. Mocht een innovatie voldoende belang hebben, dan kan het Stadsgewest subsidie verstrekken. Een voorbeeld is de OV-fietsautomaat, een volledig geautomatiseerd uitgiftepunt voor OV-fietsen. Na een aantal locaties in Nederland wordt deze nu ook op station Delft Zuid gerealiseerd.



Figuur 7: een OV-fietsautomaat als voorbeeld van innovatie. Foto: Herman van Ommen, Arnhem (Bikedispenser).

5.2 Informatie

Onder informatie vallen allerlei voorzieningen die de 'fietser' nodig heeft om te fietsen. Hoe meer kennis iemand heeft over bijvoorbeeld een route of over de aanwezige voorzieningen, des te sneller zal hij voor de fiets kiezen. Hij weet waar hij aan toe is. Onder informatie vallen een groot aantal maatregelen waarvan een aantal hier worden beschreven.

Fietsbewegwijzering

Goede bewegwijzering van het fietsnet is van belang voor een toename van het fietsgebruik. Bewegwijzering zorgt ervoor dat de belangrijkste bestemmingen makkelijk te vinden zijn, ook voor ter plaatse onbekende fietsers. Hierbij gaat het niet alleen om het aangeven van steden en kernen, maar ook om stadsdelen en wijken en om overige belangrijke bestemmingen zoals een winkelcentrum, ziekenhuis, station of recreatievoorziening. In ieder geval worden de regionale fietsroutes bewegwijzerd. De bewegwijzering wordt afgestemd tussen wegbeheerders; continuïteit is van oudsher het belangrijkste criterium van bewegwijzering. Voor de uitvoering van fietsbewegwijzering worden de landelijke richtlijnen aangehouden (CROW-publicatie 222, 2005). Het Stadsgewest Haaglanden verstrekt tot het einde van 2010 100% subsidie op bewegwijzering op het regionaal fietsroutenet (zie hoofdstuk 7).



Figuur 8: fietsbewegwijzering met behalve regionale doelen ook stadsdelen en attracties.

Fietskaarten

Met een kaart kan een fietser zich beter oriënteren, wat zeker van belang is voor ter plaatse onbekenden zoals een treinreiziger die met de OV-fiets verder reist. Stadsplattegronden bij voorzieningen of het uitdelen van fietskaarten kunnen bijdragen aan de informatievoorziening. Het Stadsgewest Haaglanden bekijkt de mogelijkheid om een regionale fietskaart uit te brengen, vergelijkbaar met kaarten van Rotterdam en Amsterdam.

Fietsknooppuntensysteem (recreatieve fietsvoorzieningen)

In Haaglanden is in navolging van andere regio's in Nederland het fietsknooppuntensysteem gerealiseerd. Het is een systeem van genummerde knooppunten die met mooie, aantrekkelijke fietsroutes aan elkaar gekoppeld zijn. Fietsers worden zowel door kaartmateriaal onderweg als vooraf thuis via internet geïnformeerd over de mogelijkheden. Het is bedoeld voor recreanten en toeristen en is zodanig opgezet dat iedereen eenvoudig een route kan samenstellen die ook makkelijk te volgen is. Een beoogd neveneffect is dat door het knooppuntensysteem een fietser ook verleid wordt om voor woon-werkritten de fiets te pakken; door het ervaren van de mogelijkheden kan blijken dat de fiets ook geschikt is voor utilitaire ritten. Hoewel het recreatieve fietsnet met de knooppunten in principe losstaat van het utilitaire fietsnet, kent het wel enige overlap.

Routeplanners

Er zijn voor fietsers verschillende routeplanners beschikbaar, bijvoorbeeld van de provincie Zuid-Holland, de Fietsersbond en van de ANWB. Deze routeplanners zorgen ervoor dat fietsers eenvoudig route-informatie kunnen vinden en geïnformeerd worden over de mogelijkheden. Een bijzondere routeplanner is TijdReizen van het Stadsgewest Haaglanden.

Individueel reisadvies

Een andere proef vanuit mobiliteitsmanagement is het individueel reisadvies. Hiermee worden nieuwe bewoners persoonlijk geïnformeerd over openbaar vervoer en de verschillende fietsvoorzieningen en routes vanuit hun nieuwe woonwijk. Hiermee worden ze bewust gemaakt van de alternatieven voor de auto. Vaak blijken deze alternatieven, zoals de eigen fiets, sneller te zijn dan de auto. In de Haagse wijk Ypenburg is gebleken dat mensen vaker de fiets hebben gebruikt omdat ze geïnformeerd waren over de voorzieningen in de wijk. Met het aanbieden van de juiste informatie kan dus het fietsgebruik positief beïnvloed worden.

5.3 Educatie

Onder fietseducatie is een tweedeling te maken in vaardigheden voor verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsgebruik bij specifieke doelgroepen zoals allochtonen. Denk bij verkeersveiligheid aan bijvoorbeeld fietslessen op het basisonderwijs (zoals School op Seef) of op het voortgezet onderwijs (zoals Totally Traffic). In het verkeersveiligheidsbeleid van het Stadsgewest wordt hier aandacht aan besteed. In het doelgroepenbeleid in hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het stimuleren van het fietsgebruik.

5.4 Promotie en marketing

Het fietsgebruik in het Stadsgewest Haaglanden ligt onder het landelijke gemiddelde. Zoals in paragraaf 2.3 beschreven, liggen hier verschillende oorzaken aan ten grondslag zoals een groot aanbod van openbaar vervoer maar ook bepaalde sociale kenmerken. Maatregelen gerelateerd aan die sociale kenmerken hebben bijvoorbeeld betrekking op promotie en marketing. Hierbij is het van belang dat deze gericht zijn op de juiste doelgroepen. Dit is in hoofdstuk 6 uitgewerkt. Met effectieve fietspromotie en marketing kunnen verschillende doelgroepen bereikt worden. Mensen die al fietsen moeten enthousiast blijven en dat vereist een ander soort promotie dan voor mensen die nog tot de fiets verleid moeten worden.

Voorbeelden van fietspromotie zijn:

- Individuele marketing zoals individueel reisadvies;
- Mobiliteitsmanagement om de fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren;
- Campagnes voor winkelpubliek, zoals "Met belgerinkel naar de winkel";
- Algemene fietspromotie zoals TijdReizen;
- Maatregelen gericht op fietsers om ze extra te stimuleren zoals fiets-telpunten met displays.

Ervaringen in het buitenland bewijzen dat (blijvende) promotie effectief van invloed kan zijn op het fietsgebruik. In Odense (Denemarken) wordt continu de aandacht gevestigd op de fiets, wat heeft geresulteerd in meer fietsgebruik. De ene keer door de aanleg van een telpaal, de andere keer groene golven of een promotiecampagne.



Hoofdstuk 5 samengevat

Het Stadsgewest Haaglanden kan en wil meer inzetten op niet-infrastructurele maatregelen. Dit moet effectief, structureel, slim en breed aangepakt worden. Dit wordt enerzijds ingestoken vanuit een generiek beleid, zoals aanpak van fietsdiefstal. Anderzijds wordt er vanuit een doelgroepenbenadering ingestoken, bijvoorbeeld door bepaalde gebruikers te benaderen met specifiek voor hen bedoelde informatie en diensten, zoals de OV-fiets en het fietsknooppuntensysteem. Er wordt meer ingezet op promotie en marketing, waarbij Haaglanden kan leren van buitenlandse steden.

6. Doelgroepgericht beleid

Het Stadsgewest Haaglanden onderscheidt vijf doelgroepen waarop het fietsbeleid gericht wordt. Iedere doelgroep heeft een ander basisprobleem en kan benaderd worden met specifieke maatregelen. Zodoende kan per doelgroep gewerkt worden aan het verbeteren van het fietsgebruik in de regio.

<i>Doelgroep</i>	<i>Basisprobleem</i>
Kinderen tot 12 jaar	Ervaren van onveiligheid en fietskeuze ouders
Scholieren van 12 tot 18 jaar	Imago van de fiets, zeker niet alleen onder allochtonen
Volwassenen als werknemer	Concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto
Volwassenen die niet of minder fietsen	Onbekendheid met de fiets, niet alleen onder allochtonen
Volwassenen als recreanten	De mogelijkheden van recreatief fietsen leren kennen

In hoofdstuk 6 wordt van de vijf doelgroepen de problematiek toegelicht en wordt aangegeven welke maatregelen wenselijk zijn. Deze maatregelen staan verder uitgewerkt in de tabel van bijlage I. In die tabel is per maatregel ook aangegeven wie de trekker is en wat het budget en tijdspad is. In zowel hoofdstuk 6 als in bijlage I wordt onderscheid gemaakt tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen. In bijlage VI is een artikel van het Fietsberaad opgenomen over een TNO-onderzoek naar redenen waarom automobilisten wel of niet zouden willen fietsen.

6.1 Kinderen tot 12 jaar

Steeds minder kinderen fietsen naar de basisschool maar komen lopend of worden door de ouders met de auto gebracht. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat kinderen minder ervaring en kennis opdoen in het verkeer en niet vertrouwd raken met fietsen. Hierdoor gaan kinderen fietsen ook minder leuk vinden, waardoor het imago van de fiets slechter wordt. Scholen en verkeersleerkrachten geven uiteenlopende redenen aan waarom kinderen minder fietsen, deze verschillen per wijk en gemeente. Ouders vinden bijvoorbeeld de verkeerssituatie bij school of op de route naar school onveilig waardoor zij hun kinderen met de auto brengen. Of ze brengen de kinderen met de auto naar school om daarna direct door te rijden naar het werk. Dit gebeurt vooral veel in de buitenwijken waar veel tweeverdieners wonen en waar grote scholen zijn gevestigd aan gebieds-ontsluitingswegen. Een andere reden is dat scholen over onvoldoende fietsparkeervoorzieningen beschikken, waardoor de fietsen van de kinderen niet gestald kunnen worden. Dit weerhoudt kinderen en ouders ervan om met de fiets naar school te komen. Sommige scholen ontraden het zelfs met de fiets naar school te komen omdat er niet genoeg stallingen zijn.

Infrastructurele maatregelen

Een basisschool moet ruim voldoende fietsenstallingen hebben. Bij nieuwbouw moet hier veel ruimte voor gereserveerd worden opdat ook toekomstige groei kan worden opgevangen. Bij bestaande bouw kan de ruimte wellicht efficiënter ingericht worden, bijvoorbeeld door een deel van het schoolplein in te richten als fietsenstalling. Een neveneffect van te weinig of te krappe fietsenstallingen is dat kinderen geen fiets hebben of een goedkope fiets die niet voldoet aan de veiligheidsvoorschriften. Omdat een fiets in een te krappe stalling makkelijk beschadigd raakt, vinden sommige ouders het zonde om geld uit te geven aan een goede fiets. Dit komt de verkeersveiligheid noch een positieve beleving van fietsen ten goede.

Een veilige, prettige fietsroute tussen huis en school is cruciaal. Deze route moet zo autoluw mogelijk zijn met weinig oversteken en een duidelijke plek voor de fiets. De stalling van een school moet goed bereikbaar zijn vanaf een fietsroute.

Voor zowel infrastructuur als voor de stallingen zijn er subsidiemogelijkheden van het Stadsgewest Haaglanden. Scholen kunnen via de gemeente subsidie aanvragen voor hun stallingen.

Niet-infrastructurele maatregelen

Doordat de leerlingen op de basisschool om welke reden dan ook minder vaak fietsen of zelfs niet kunnen fietsen, wordt verwacht dat de kinderen die nu in de leeftijd 4-12 jaar zitten ook in de toekomst minder zullen fietsen. Als deze trend doorzet betekent dit dat er minder gefietst gaat worden en ook dat toekomstige generaties minder gaan fietsen. Om het fietsgebruik minimaal op hetzelfde niveau te houden moet er specifiek aandacht besteed worden aan het vergroten van de kennis en vaardigheden van de kinderen, maar ook van de ouders. Specifieke voordelen van de fiets voor deze doelgroep zijn bijvoorbeeld aspecten als 'leuk' en 'ontspannend'. Voor ouders en scholen zijn de argumenten om kinderen meer te laten fietsen bijvoorbeeld 'gezondheid' en 'bewegen'.

Zowel ouders als scholen moeten fietsgebruik stimuleren. De voorzieningen moeten aantrekkelijk zijn en de voordelen moeten duidelijk zijn. Stimuleren betekent ook investeren in goede fietsen zodat fietsen ook leuk wordt. Dit geldt vooral voor die kinderen voor wie de fiets in het algemeen minder vanzelfsprekend is.

Er zijn verschillende verkeerseducatieprojecten voor deze doelgroep. Met School op Seef kunnen schoolroutes worden getoetst op verkeersveiligheid en kunnen schoolkinderen hun belevingen inbrengen. Net als bijvoorbeeld verkeersleerkrachten stuurt het Stadsgewest Haaglanden dergelijke projecten aan vanuit het verkeersveiligheidsbeleid. Deze worden ook daaruit gesubsidieerd.

De gemeente Den Haag heeft in 2009 de Fietscontainer geïntroduceerd. De gemeente heeft op het schoolplein een verkeersparcours aangelegd en de school geeft een aantal weken (verplicht) praktische fietslessen aan de leerlingen. In de container zit allerlei materiaal (fietsen, lespakketten, pionnen, veiligheidshesjes) die de school ondersteunt met het geven van de lessen.



6.2 Scholieren van 12 tot 18 jaar

De leeftijdsgroep die de meeste verplaatsingen met de fiets maakt is de middelbare schooljeugd. Voor hen is de fiets het vervoermiddel om zich zelfstandig te verplaatsen. Er zijn ook scholieren voor wie de fiets minder vanzelfsprekend is. Zij komen lopend naar school of gaan met het openbaar vervoer. Behalve de reisafstand, spelen ook het kunnen fietsen en het hebben van een fiets een rol. Net als in het basisonderwijs zijn er kinderen die van huis uit niet leren fietsen of geen fiets krijgen. Dit geldt ook voor sommige allochtone kinderen.

Een ander belangrijk aspect is verkeersveiligheid. In deze leeftijdsgroep is vooral het herkennen van gevaar een probleem. Hier wordt in het verkeersveiligheidsbeleid van het Stadsgewest Haaglanden aandacht aan geschonken, deze fietsnota gaat daar verder niet op in.

Infrastructurele maatregelen

Net als bij het basisonderwijs is het ook voor de doelgroep 12- tot 18-jarigen belangrijk dat er ruim voldoende fietsenstallingen zijn en dat de fietsroutes naar school veilig zijn.

Niet-infrastructurele maatregelen

Aansluitend bij de verkeersveiligheid van de fietsroutes naar school is het verbeteren van de herkenning van gevaar in deze doelgroep belangrijk. Met een programma als TotallyTraffic worden scholieren bewuster gemaakt van hun eigen rol in het verkeer. Ook dergelijke projecten zijn geen onderdeel van het fietsbeleid van Haaglanden, maar van het verkeersveiligheidsbeleid.

Bij deze doelgroep heeft de fiets geen sterk imago. Met name de brommer en op latere leeftijd de auto zijn "bedreigingen" voor de fiets. De voordelen van de fiets moeten daarom sterk worden benadrukt. Een programma hiervoor is bijvoorbeeld Biking2Skool=Cool. In tegenstelling tot School op Seef en TotallyTraffic is Biking2Skool=Cool wel een fietsproject. Door deze doelgroep enthousiast te maken en te houden voor de fiets, is de verwachting dat zij ook later zullen blijven fietsen. Eenmaal gewend aan een brommer of auto, zullen zij niet makkelijk meer voor de fiets kiezen als vervoerwijze naar school, studie of werk.



Figuur 9: fietsvaardigheidsles op school. Foto: TotallyTraffic.

6.3 Volwassenen als werknemer

Veel mensen pakken uit gewoonte de auto om naar het werk te gaan, terwijl het merendeel van de werknemers binnen een straal van 7,5 kilometer van het werk woont. Binnen deze doelgroep liggen kansen om het fietsgebruik toe te laten nemen. Hierbij moeten zowel voor werkgevers als voor werknemers maatregelen worden getroffen. Werkgevers moeten meer investeren in de fiets, bijvoorbeeld door het aanbieden van ruime en goede stallingen, het aanbieden van kleedruimtes en bijvoorbeeld door ook fietskilometers te vergoeden. Werknemers moeten meer bekend raken met de mogelijkheden en voordelen van de fiets.

Infrastructurele maatregelen

Als de fiets veilig en droog gestald kan worden, dan is het aantrekkelijker om met de fiets naar het werk te gaan. Goede fietsenstallingen zijn noodzakelijk, niet alleen voor werknemers maar ook voor bezoekers van een bedrijf.

Wat betreft infrastructuur ligt er ook voor wegbeheerders een rol. Kantorenparken en bedrijventerreinen hebben vaak geen goede fietsinfrastructuur of zijn per fiets niet goed bereikbaar vanaf een station of vanuit de stad. Bij infrastructuur op bedrijventerreinen moet ook meer dan elders rekening worden gehouden met vrachtverkeer. Bijvoorbeeld door fietsers uit de voorrang te houden op rotondes en geen deelconflicten toe te staan bij verkeerslichten.



Figuur 10: ontbrekende voorzieningen op een bedrijventerrein maken de fiets niet aantrekkelijk. Foto: Google Maps, 2010.

Niet-infrastructurele maatregelen

Werknemers, maar ook werkgevers moeten meer overtuigd raken van de voordelen van de fiets. Bijvoorbeeld door aan te tonen dat de reistijd niet langer hoeft te zijn dan met auto of ov. De Haaglanden-campagne TijdReizen is hier speciaal voor ontworpen. Een specifiek voordeel van de fiets is de ongebondenheid van tijd; zelfs de spits speelt geen rol voor de reistijd. De benadering van deze doelgroep gebeurt hoofdzakelijk vanuit het beleidsveld mobiliteitsmanagement. Een Mobiliteitsmakelaar helpt bedrijven met adviezen over hun bereikbaarheid en kan bedrijven stimuleren te kiezen voor alternatieven voor de auto. De Mobiliteitsmakelaar is een initiatief van Bereik!.

Het Stadsgewest Haaglanden organiseert ieder jaar de actie *Op de fiets werkt beter*. Bedrijven worden uitgenodigd mee te doen met als doel meer mensen met de fiets naar het werk te laten komen. Zo wordt het aantrekkelijk om de fiets een keer te proberen voor woon-werkritten.

Behalve als hoofdtransport waarbij de fietser van huis naar werk rijdt, kan de fiets ook een grote rol spelen in ketenverplaatsingen voor een zakelijke reis. Bijvoorbeeld als natransport van een treinreis, of vanaf het P+R-terrein waar de auto wordt geparkeerd. De OV-fiets is speciaal voor dergelijke zakelijke ketenverplaatsingen ontwikkeld en landelijk een groot succes. In het Stadsgewest Haaglanden kan de OV-fiets nog verder groeien. Werkgevers kunnen ook zelf dienstfietsen ter beschikking stellen of een zakenabonnement afsluiten met OV-fiets of met de NS Businesscard.

De doelgroep werknemers is gevoelig voor goede reisinformatie. Als zij voorafgaand aan een reis goed geïnformeerd zijn, zijn zij eerder bereid te kiezen voor een alternatieve vervoerwijze. Een bedrijf kan zelf ook informatie uitdragen, bijvoorbeeld door op de website niet alleen de bereikbaarheid per auto te vermelden, maar ook die van de fiets.



Figuur 11: met de auto, de fiets of met de trein?

Ook voor deze doelgroep kan het gezondheidsaspect van belang zijn: door naar je werk te fietsen haal je de benodigde dagelijkse beweging. Veel werkgevers vinden gezondheid een belangrijk thema. Er moet echter ook voldoende aandacht worden gegeven aan het ondervangen van de nadelen van de fiets, zoals het minder representatief op werk of afspraak verschijnen. Dit kan door op het werk kleedruimtes en een douche aan te bieden. Ook het stimuleren van de elektrische fiets kan voor deze doelgroep relevant zijn. Er is dan immers minder inspanning nodig waardoor de fiets een nog aantrekkelijker alternatief kan zijn voor auto of ov.

6.4 Volwassen die niet of minder fietsen

Voor veel volwassenen is het niet vanzelfsprekend om de fiets te pakken, ook niet voor dagelijkse uitstapjes naar bijvoorbeeld het werk of de supermarkt. Zij lopen liever, gaan met het openbaar vervoer of met de auto. Met name de reizigers die de auto kiezen, willen we verleiden om voor dergelijke korte ritten de fiets te gebruiken. Dit kan gebeuren door middel van goede informatievoorziening naar deze doelgroep, maar zeker ook door het fietsen zelf zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dat betekent voor deze doelgroep bijvoorbeeld dat de infrastructuur veel aandacht moet krijgen. Een goede kwaliteit van de fietspaden verlaagt de drempel om de fiets te pakken; het werkt uitnodigend en het straalt uit dat je als fietser serieus wordt genomen. Het is zonde als iemand met een campagne tot de fiets is verleid en vervolgens ontdekt dat fietsen helemaal niet prettig is en dat je je fiets niet fatsoenlijk kan stallen. Deze aspecten gelden ook voor de verschillende subdoelgroepen, waaronder allochtonen en/of nieuwe Nederlanders.

Infrastructurele maatregelen

Behalve goede fietspaden die uitnodigend werken, is een ander belangrijk infrastructureel aspect het fietsenstallen. Veel woningen in de regio hebben geen bergruimte zodat een fiets buiten moet staan. Voor veel mensen is dit een reden om geen fiets aan te schaffen uit angst dat deze gestolen wordt of beschadigd raakt. In de *Nota Fietsparkeren* wordt hier dan ook aandacht aan geschonken, bijvoorbeeld door het subsidiëren van de aanleg van fietsenstallingen in woonbuurten zoals het plaatsen van fietstrommels. Deze zijn alleen toegankelijk voor omwonenden zodat zij hun fiets droog en veilig kwijt kunnen.

Niet-infrastructurele maatregelen

Mensen die niet kunnen fietsen of die slecht fietsen en toch meer willen fietsen, moeten de mogelijkheid krijgen om (beter) te leren fietsen. Niet alleen de basisvaardigheden, maar ook het winnen van zelfvertrouwen op de fiets is nodig zodat zij zich veiliger voelen in het verkeer. In de regio Haaglanden worden door verschillende organisaties fietslessen georganiseerd, bijvoorbeeld voor allochtone vrouwen. Voor sommige mensen is het leren fietsen extra belangrijk omdat zij zodoende makkelijker uit hun sociale isolement kunnen treden. Hun actieradius wordt groter zodat ze meer kunnen ondernemen. Om diezelfde sociale redenen is het ook belangrijk dat dergelijke fietslessen op lokaal niveau georganiseerd worden, bijvoorbeeld door wijkverenigingen of buurt-huizen. Gemeenten kunnen hiervoor subsidie aanvragen bij het Stadsbestuur Haaglanden.

Mensen die niet fietsen zijn vaak niet op de hoogte van de voordelen of hebben een onjuist negatief beeld. Zij denken dat ze bijvoorbeeld veel langer onderweg zijn met de fiets dan met bijvoorbeeld de bus of de auto. Of ze denken er überhaupt niet aan omdat ze automatisch al de auto pakken.

Een ander voordeel van fietsen dat meer benadrukt kan worden, is gezondheid. Er is steeds meer aandacht voor "gezonder leven" en meer bewegen. Deze boodschap kan gekoppeld worden aan de fiets, want als je vaker de fiets pakt voor korte ritjes bespaar je tijd en soms geld omdat je niet meer apart naar een sportschool hoeft.

In Haaglanden valt een deel van de doelgroep “volwassenen die niet of minder fietsen” onder de subdoelgroep allochtonen. In een recent onderzoek (Verhoeven, 2009), gehouden in Den Haag, wordt een interessante conclusie getrokken die niet geheel overeenkomt met de algemene gedachte. Status en aanzien spelen namelijk een kleinere rol in de afweging om te fietsen dan de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Het leren fietsen is echter ook belangrijk. Daarom zijn juist voor allochtonen goede fietsvoorzieningen en fietslessen belangrijker dan promotieacties.

“Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren onder allochtonen in de twee Haagse wijken dienen zich daarom te focussen op twee belangrijke pijlers (...). De eerste pijler heeft betrekking op de fietsvoorzieningen in de Haagse wijken. Deze laten nu te wensen over, waardoor het onveilige gevoel op de fiets in het verkeer ingegeven kan worden. Het consistent doorvoeren van een eigen veilige plek voor de fiets in het straatbeeld is daarom belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. De tweede pijler houdt in dat inwoners actief in aanraking moeten komen met de fiets, zodat ervaring met en kennis wordt opgedaan over fietsen. Bij het stimuleren van het fietsgebruik is het daarvoor belangrijk dat de inwoners willen en ook kunnen fietsen. Om dit ‘willen’ en ‘kunnen’ te ondersteunen, moeten inwoners ook begrijpen waarom fietsen aantrekkelijk voor hen is. Hiervoor dienen in de wijken fietscampagnes te worden opgestart die zich richten op kennis verwerven (zodat men wil fietsen) en op het aanbieden van fietslessen (zodat men kan fietsen). Daarbij is het aan te raden om de campagnes in te steken op gezondheid en niet op het ‘allochtoon-zijn’, zodat het gezondheidsprobleem in de wijk wordt aangepakt (mensen zijn vaker ziek en overlijden eerder dan in andere Haagse wijken). Op deze manier worden de inwoners namelijk benaderd op hun eigen belangen en wensen en niet op het ‘allochtoon-zijn’.”

Uit: Allochtonen onderweg – Vervoerwijzekeuze. Verhoeven, 2009.



Figuur 12: met goede, aantrekkelijke fietsinfrastructuur kan iedere potentiële fietser worden verleid.

6.5 Volwassenen als recreanten

Het recreatief fietsen wordt steeds aantrekkelijker voor mensen. Een belangrijk aspect is dat wanneer mensen in hun vrije tijd meer gaan fietsen de drempel lager is om ook voor andere verplaatsingsmotieven vaker de fiets te pakken. Positieve fietservaringen in de regio in de vrije tijd dragen namelijk bij aan een goed beeld van het fietsklimaat.

De voordelen voor de recreanten zijn goedkoop, vrijheid, ontspanning en gezondheid. Het vraagt wel een andere manier van gedragsverandering dan bij utilitair gebruik, maar het draagt zeker bij aan meer fietsverplaatsingen en aan een positief beeld van de fiets in de regio.

Infrastructurele maatregelen

Nog belangrijker voor de recreatieve fietser dan voor de utilitaire fietser is de aantrekkelijkheid van fietsroutes. Overlast door autoverkeer moet uitgesloten zijn, waarbij het voor recreatief verkeer ook minder uitmaakt als een route daarom wat langer is.

Niet-infrastructurele maatregelen

Mensen moeten uitgenodigd worden om recreatief te gaan fietsen. Goede informatie is hierbij belangrijk. Deze moet makkelijk toegankelijk zijn en makkelijk te begrijpen. Het fietsknooppunten-systeem is hier een voorbeeld van. Door het gratis verspreiden van de bijbehorende Stad-Recreatiekaart worden zoveel mogelijk mensen bereikt en worden zij geïnformeerd over de mogelijkheden van recreatief fietsen in Haaglanden. Behalve kaarten, kunnen de VVV- of ANWB-kantoren ook informatie verstrekken over bijvoorbeeld attracties of landschappen die goed per fiets bereikbaar zijn.

Voor recreatieve fietsers kunnen verschillende diensten aangeboden worden die het fietsen aantrekkelijker maken. Bijvoorbeeld een kleine service als een fietspomp bij een uitspanning of bij een parkeerterrein (zoals een "Groen Transferium" of "Toeristisch Overstappunt"). Oplaadpunten voor elektrische fietsen worden ook steeds belangrijker.

Hoofdstuk 6 samengevat

Er zijn vijf doelgroepen bepaald waarvan verwacht wordt dat het effectief is hier veel aandacht aan te schenken. Deze doelgroepen hebben ieder hun redenen om minder of zelfs niet te fietsen en hebben dus ook eigen kansen en mogelijkheden om het fietsgebruik binnen die doelgroep te doen toenemen. Voor iedere doelgroep geldt dat goede fietsinfrastructuur zeer belangrijk is. Goede fietsenstallingen op basisscholen en in het voortgezet onderwijs, bij de werkplek en in woonbuurten verlagen de drempel om te gaan fietsen of om überhaupt een fiets te kopen. Veilige fietspaden van hoge kwaliteit maken fietsen aantrekkelijk voor alle doelgroepen. Kinderen moeten de vaardigheden leren om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen en om plezier te krijgen in het fietsen. Scholieren en werknemers moeten overtuigd raken van de voordelen van de fiets ten opzichte van brommer en auto. Recreanten hebben behoefte aan goede informatie over de verschillende mogelijkheden om er makkelijk op uit te kunnen gaan. Voor al deze aspecten zijn er subsidiemogelijkheden vanuit het Stadsbestuur.

7. Financiering en subsidiëring

In dit hoofdstuk staat aangegeven met welke financiële inspanningen het Stadsgewest, de negen gemeenten en de provincie in de regio in 2010 en de daaropvolgende jaren verder werken aan het verbeteren van de (regionale) infrastructurele fietsprojecten en de niet-infrastructurele fietsprojecten. In het kader van mobiliteitsmanagement en de *Nota Fietsparkeren* investeert Haaglanden ook in het verbeteren van fietsvoorzieningen zoals stallingen en OV-fiets. Het is de bedoeling om vanuit Haaglanden per jaar € 10 miljoen te investeren in fietsprojecten. In 2009 is die doelstelling ruimschoots gehaald. Met deze fietsnota wordt het fietsbeleid verder geïntensiveerd. In paragraaf 7.1 wordt de financiering besproken, in 7.2 de subsidiëring.

7.1 Financiering van de fietsprojecten

Vanuit het Mobiliteitsfonds is een budget toegewezen voor het Programma Fietsmaatregelen. Dit budget is verdeeld over realisatieprojecten en uitwerkingsprojecten. Daarnaast zijn er ook verkenningprojecten waarvoor nog geen financiële dekking is gevonden. Naast het Mobiliteitsfonds is er ook budget beschikbaar gesteld vanuit het regionaal fonds bereikbaarheidsoffensief Haaglanden. Dit bor-fonds is grotendeels gereserveerd en loopt eind 2011 af (zie paragraaf 7.2).

Als een nieuw project bij Haaglanden wordt aangemeld, komt het in de verkenningfase. Daarin wordt getoetst of het project voor de gevraagde subsidie in aanmerking komt en of het inhoudelijk past binnen het programma. Wanneer het project voldoende is uitgewerkt (uitwerkingsfase) en ook de aanvullende financiering door de betreffende wegbeheerder is geregeld, gaat het betreffende project naar de realisatiefase. De projecten die in de realisatiefase zitten, worden opgenomen in het jaarlijks vastgestelde Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV).

In 2008 is de eerste actualisatie vastgesteld. Dit betreft uitbreidingen van het regionaal fietsroute-net. Voor de verwachte projecten op deze uitbreidingen is een investering van € 90 miljoen geraamd. Van de benodigde subsidie van Haaglanden van € 45 miljoen is inmiddels € 30 miljoen toegewezen. Dit bedrag is reeds opgenomen in het budget voor het Programma Fietsmaatregelen. De projecten van deze eerste actualisatie hebben een realisatietermijn tot 2020, wat afwijkt van de termijn van de overige projecten:

	<i>Geplande afronding</i>
Realisatie- en uitwerkingsprojecten	2015
Realisatie- en uitwerkingsprojecten 1e actualisatie	2020
Rood asfaltprojecten	2015
Fietsenstallingen	2012

Realisatieprojecten

Van de realisatieprojecten is de financiering volledig gedekt. De projecten kunnen in uitvoering gaan of zijn dat al. Deze projecten worden of zijn opgenomen in het jaarlijks geactualiseerde IPVV.

Projecten worden in principe voor 50% gesubsidieerd. In 2005 zijn echter zeven fietsprojecten aangewezen die een dusdanig regionaal belang dienen dat ze voor 75% gesubsidieerd worden uit het Programma Fietsmaatregelen. De stand van zaken van deze projecten is als volgt:

<i>Project</i>	<i>Stand van zaken</i>
1 Fietsviaduct A4/Ypenburg, Den Haag	Gereed in 2012
2 Fietsbrug Rijn-Schiekanaal, Rijswijk	Gereed in 2012
3 Fietstunnel A13 (IJsmeestertunnel), Delft	Geopend april 2010
4 Fietstunnel Duikersloot (Weidegang), Pijnacker-Nootdorp	Geopend oktober 2010
5 Fietstunnel Zuidelijke Randweg Naaldwijk, Westland	Gereed in 2012
6 Fietstunnel Maasdijk / Verkadestraat, Westland	Geopend december 2008
7 Fietsbrug Huygens, Leidschendam-Voorburg	Ontwikkeling is onzeker



Figuur 13: de zeven grote fietsprojecten die voor 75% gesubsidieerd worden uit het Programma Fietsmaatregelen.

Uitwerkingsprojecten

Het Programma Fietsmaatregelen omvat naast de realisatieprojecten een groot aantal uitwerkingsprojecten. Voor deze projecten is de aanvullende financiering, het resterende budget na subsidietoezegging, nog niet rond (bijvoorbeeld de eigen bijdrage of een andere wijze van cofinanciering).

Het financiële overzicht voor fietsmaatregelen

Onderstaand wordt een beeld gegeven van de financiële stand van zaken. Bedragen in miljoenen euro's (bron: IPVV 2011).

Tabel 1: financieel overzicht fietsprojecten in het Programma Fietsmaatregelen van het Mobiliteitsfonds Haaglanden.

	Realisatie- en uitwerkings- projecten	Realisatie- en uitwerkings- projecten 1 ^e actualisatie	Rood asfalt- projecten	Fietsen- stallingen ⁶	Totale budget Programma Fietsmaat- regelen tot en met 2016	Totaal financiële verplichtingen en reserveringen ⁷	Besteedbaar budget tot en met 2016, met gedeeltelijk reserveringen
Budget ⁸	89,5	30	10,0	2,5	132	112	20

In het volgende overzicht wordt dit nader uitgewerkt.

Tabel 2: overzicht totale budget Programma Fietsmaatregelen tot 2020

	<i>Budget</i>	<i>Cumulatief budget</i>	<i>Verplichtingen</i>	<i>Reserveringen voor (fiets)projecten (IPVV)</i>	Besteedbaar budget tot en met 2017, met gedeeltelijk reserveringen
Budget tot en met 2010	72	72	58	54	
Budget 2011 tot en met 2016 (IPVV)	60	132			
Budget 2017	10	142			30
Budget tot en met 2017	142				
<i>Geraamd budget 2018 tot en met 2020</i>	<i>30</i>	<i>172</i>			



⁶ Zoals vastgesteld in 2008 (Nota Fietsparkeren; en overige fietsvoorzieningen).

⁷ Betreft de verplichtingen en reserveringen tot eind augustus 2010.

⁸ Zoals vastgesteld in 2003 en 2005. In het totale budget is ook de rente verwerkt.

De conclusie van bovenstaande tabellen is dat het budget tot en met 2017 waarmee nieuwe projecten kunnen worden gefinancierd € 30 miljoen bedraagt. Er zijn echter al projecten die een voorlopige reservering hebben op een deel van dit budget. Over deze projecten wordt bijvoorbeeld al ambtelijk gesproken.

In deze fietsnota wordt het fietsbeleid verder geïntensiveerd, hetgeen betekent dat het budget van € 30 miljoen absoluut onvoldoende is om aan alle ambities invulling te geven. Het Stadsgewest spant zich in om zoveel mogelijk nieuw budget aan te trekken voor het Programma Fietsmaatregelen. Het is echter van belang om te prioriteren, waarbij wegbeheerders moeten bekijken aan welke projecten of doelen zij het meeste belang hechten. De projecten waar het dagelijks bestuur reeds een beschikking voor heeft afgegeven (totale som € 58 miljoen) kunnen worden uitgevoerd.

Overige uit te werken projecten

In het kader van de forse verdichtingsopgave ten aanzien van woningbouw tot 2020 en de noodzaak tot het verder accommoderen van de transitie naar duurzame mobiliteit zijn onderstaande uitwerkingsprojecten noodzakelijk.

Voor nader uit te werken projecten voor de periode van 2018 tot en met 2020 is rekening gehouden met een verdere raming voor fietsprojecten van € 10 miljoen per jaar.

Overige projecten fietsverkeer	Trekker	Totale kostenraming	Planning
Verbeteren aansluiting op regionale voorzieningen + ontsluiten groenstructuur voor fiets	Wegbeheerders/ groenbeheerders i.s.m. Haaglanden	30 miljoen	2018 tot en met 2020



Figuur 14: een door Haaglanden gesubsidieerd project in uitvoering.

7.2 Subsidiëring van de fietsprojecten

De volgende projecten worden in principe voor 50% gesubsidieerd uit het Programma Fietsmaatregelen van het Mobiliteitsfonds Haaglanden:

- Infrastructurele projecten die op het regionaal fietsroutenet liggen. In paragraaf 4.2 is de gewenste basiskwaliteit voor het regionaal fietsroutenet beschreven.
- Infrastructurele projecten die niet op het regionaal fietsroutenet liggen. Van deze projecten dienen nut en noodzaak c.q. een bijdrage aan de doelstelling voldoende onderbouwd te worden. Bij prioritering wordt voorrang gegeven aan projecten op het regionaal fietsroutenet. Subsidievoorwaarde is dat ook deze projecten volgens de gewenste basiskwaliteit worden uitgevoerd.
- Niet-infrastructurele projecten. Voor deze projecten worden nog criteria opgesteld. In ieder geval moet redelijkerwijs te verwachten zijn dat zij bijdragen aan de doelstelling.

Het stapelen van subsidies en het proces van subsidieverstreking blijft ongewijzigd. Subsidie-stapeling is mogelijk met het budget van de programma's Verkeersveiligheid, Gemeentelijke projecten en Provinciale projecten tot een maximum van 87,5%. Voor deze programma's geldt dat het beschikbare budget beperkt kan zijn en dat dit budget per gemeente of wegbeheerder verschilt. Ook het bor-fonds kan gestapeld worden met het programma Fietsmaatregelen, dit tot een maximum van 100%. Het bor-fonds is echter al grotendeels besteed en verloopt eind 2011. In het bor-fonds is voor circa € 32,2 miljoen aan fietsprojecten opgenomen.

Subsidiestapeling werkt als volgt: indien een project in aanmerking komt voor subsidie uit meerdere programma's, dan wordt bepaald welk programma het meest relevant is. Dit kan dan aangevuld worden met subsidie uit andere programma's, mits deze programma's voldoende budget hebben en het project inhoudelijk bij het programma past. Bijvoorbeeld: langs een drukke weg zonder fietsvoorzieningen wordt een nieuw vrijliggend fietspad aangelegd. De projectkosten bedragen € 500.000. Het Programma Fietsmaatregelen is het meest relevante programma, hieruit wordt 50% subsidie verstrekt. Het project betekent echter ook een verbetering van de verkeersveiligheid. Op de resterende projectkosten, zijnde € 250.000, wordt daarom 50% subsidie verstrekt uit het Programma Verkeersveiligheid. Tot slot kan er nog subsidie verstrekt worden uit het Programma Gemeentelijke projecten, en wel 50% op de dan nog resterende projectkosten van € 125.000. De totale subsidie bedraagt dan 87,5%, ofwel € 437.500. Mocht er nog geld in het bor-fonds beschikbaar zijn, dan kan hiermee de totale subsidie verhoogd worden tot maximaal 100%, mits het project inhoudelijk voldoende past bij de doelstellingen van het bor-fonds en mits er voldoende bor-budget is. Met de reguliere programma's is 100% subsidie niet mogelijk.

Er geldt tot eind 2010 een speciale subsidieregeling voor bewegwijzeringsprojecten op het regionaal fietsroutenet; deze worden voor 100% gesubsidieerd uit het Programma Fietsmaatregelen. Vanaf 2011 is dit weer 50%, maar dan kunnen ook relevante bewegwijzeringsprojecten buiten het regionaal fietsroutenet gesubsidieerd worden.

Vat- en btw-kosten

Om de uitvoering van fietsprojecten te stimuleren zijn de vat-kosten (voorbereiding, administratie en toezicht) subsidiabel, door middel van een opslag tot een maximum van 16% van de subsidiabele kosten. Vat-kosten zijn alleen subsidiabel voor infrastructurele projecten.

De btw-kosten zijn vanaf 2011 niet meer subsidiabel. Voor het budget van het Programma Fietsmaatregelen is het nog niet duidelijk welke gevolgen deze wijziging heeft. Enerzijds wordt er per project minder subsidie verstrekt zodat er meer budget overblijft voor andere projecten, anderzijds kan het aantal subsidieaanvragen afnemen omdat het aanvragen van subsidie minder aantrekkelijk wordt.

8. Actieprogramma

Het streven naar 50% meer fietsverplaatsingen is ambitieus en het Stadsgewest Haaglanden kan dit zeker niet alleen. De gemeenten hebben een primaire rol bij de uitvoering van het beleid. Het Stadsgewest moet de andere partijen meekrijgen in het beleid en waar nodig bepaalde 'regionale' taken op zich nemen. In dit hoofdstuk wordt het actieprogramma beschreven met daarbij de verschillende rollen van het Stadsgewest Haaglanden, de gemeenten en andere partners.

Rollen Stadsgewest Haaglanden

Per onderwerp verschilt de rol van het Stadsgewest Haaglanden. Hieronder wordt op hoofdlijnen aangegeven welke rollen het Stadsgewest heeft. Zaken die lokaal of door andere partijen beter uitgevoerd kunnen worden en al goed uitgevoerd worden, kunnen het beste zoveel mogelijk worden losgelaten. Het Stadsgewest moet zaken die lokaal bekend zijn, maar nog niet altijd met voldoende inzet en continuïteit worden uitgevoerd, sterk coördineren. Haaglanden stimuleert taken die lokaal moeten gebeuren, maar onvoldoende van de grond komen. Het Stadsgewest moet regionaal uitvoeren wat lokaal niet voldoende kan gebeuren.

Keuzes hierin zijn nodig omdat het Stadsgewest Haaglanden geen wegbeheerder is en niet alles zelf kan doen om de ambitie te halen. In onderstaande tabel wordt een omschrijving van de werkzaamheden gegeven.

		Coördineren	Stimuleren	Uitvoeren (deels)
Algemeen mobiliteitsbeleid		X	X	
Generiek beleid	Fietsroutenet	X	X	
	Fietsparkeren		X	
	Diensten		X	
	Informatie	X		X
	Educatie	X	X	
	Promotie	X	X	X
Doelgroepen	Kinderen tot 12 jaar	X		
	Scholieren 12 tot 18 jaar	X		X
	Volwassenen – niet-fietsers		X	
	Volwassenen – werknemers	X		X
	Volwassenen – recreanten	X	X	X

Ontwikkelingen bij ander verkeersbeleid

Integraal beleid is belangrijk voor de effectiviteit. Behalve deze nieuwe fietsnota verschijnen er ook nieuwe beleidsplannen voor verkeersveiligheid en voor mobiliteitsmanagement. Er wordt een zo goed mogelijke afstemming nagestreefd tussen deze nota's als ook met overkoepelend beleid zoals het Supplement RNM.

Actieprogramma

In bijlage I is de tabel met het actieprogramma opgenomen.

9. Beknopt overzicht van doelstelling, maatregelen en eisen

<i>Algemeen</i>	Doel: 50% meer fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030 ten opzichte van 2005.
	Sterker inzetten op infrastructurele maatregelen, niet-infrastructurele maatregelen en doelgroepgericht beleid.
<i>Infrastructurele maatregelen:</i>	
Regionaal fietsroutenet	Kernen en attractiepunten in de gehele regio met elkaar verbinden.
	Moet meegroeien met belangrijke ontwikkelingen zoals nieuwe bedrijventerreinen, stations en woonwijken.
	Het heeft samenhang, is direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel.
	Barrières en ontbrekende schakels worden verholpen door aanleg van kunstwerken.
Basiskwaliteit fietsinfrastructuur	Het regionaal fietsroutenet heeft een goede basiskwaliteit: de routes zijn zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden in rood asfalt.
	Kabels en leidingen zijn niet zonder meer aanleiding om een andere verharding dan asfalt te kiezen. Een kabelexploitant moet de verharding in oorspronkelijke staat herstellen.
	Goed beheer en onderhoud is belangrijk voor het op peil houden van de kwaliteit. Dit verdient meer aandacht.
	Wegbeheerders moeten het strooi beleid van fietsroutes verbeteren en beter afstemmen met buurgemeenten.
	Door meer te werken volgens een routeaanpak kunnen op een langere routes meerdere locaties tegelijkertijd worden verbeterd.
Fietsvoorzieningen	Bij alle belangrijke locaties zoals stations, winkelgebieden en scholen moeten ruime en kwalitatief goede fietsenstallingen aanwezig zijn.
	In de nota Fietsparkeren is uitgewerkt waar een stalling aan moet voldoen en welke subsidies er beschikbaar zijn.
	Fietstrommels in woonbuurten zijn nodig om ook thuis de fiets goed te kunnen stallen. Dit is noodzakelijk om nieuwe fietsers te winnen.
	Met het Fietsdepot Haaglanden worden wees-fietsen en fietswrakken geruimd om kwaliteit en capaciteit in stallingen te verbeteren.

<i>Niet-infrastructurele maatregelen:</i>	
Diensten	Het terugdringen van fietsdiefstal is essentieel. Fietzers moeten geïnformeerd worden over hun eigen verantwoordelijkheden.
	Bewaakte stallingen zijn effectief tegen fietsdiefstal.
	De OV-fiets is ideaal natransport vanaf een station of P+R-terrein. Het aantal uitgiftepunten wordt uitgebreid.
	Innovatie kan nuttige maatregelen opleveren. Het initiatief ligt bij de wegbeheerders; Haaglanden kan subsidie verlenen.
Informatie	Goede bewegwijzering vergemakkelijkt het vinden van de beste route, zeker voor nieuwe en ter plaatse onbekende fietsers en is daarom belangrijk.
	Met het fietsknooppuntensysteem wordt het aantrekkelijker om recreatief te gaan fietsen en zo bekend te geraken met de mogelijkheden.
	Met routeplanners zoals de TijdReizen-campagne en individueel reisadvies kan men zich vooraf beter voorbereiden op een reis waardoor men bewuster een keus kan maken voor de beste vervoerwijze.
Educatie	Het leren fietsen en er vertrouwd mee raken is noodzakelijk om nieuwe fietsers aan te trekken.
Promotie en marketing	Met maatregelen gericht op specifieke doelgroepen zoals forenzen kunnen bestaande fietsers enthousiast gemaakt worden en nieuwe fietsers verleid worden.
<i>Doelgroepgericht beleid:</i>	
	Stadsgewest Haaglanden onderscheidt vijf doelgroepen die ieder een eigen basisprobleem hebben en die ieder een eigen aanpak verlangen.
Kinderen tot 12 jaar	Kinderen moeten leren fietsen
	Ouders moeten gestimuleerd worden te kiezen voor de fiets en kinderen niet met de auto naar school te brengen.
	Scholen moeten zorgen voor voldoende fietsenstallingen.
	Fietsroutes naar school moeten autoluw en verkeersveilig zijn.

Scholieren 12-18 jaar	De fiets moet een beter imago krijgen door meer te wijzen op de voordelen van de fiets, ook ten opzichte van brommer en auto.
	Gevaarherkenning in het verkeer is belangrijk voor het verbeteren van verkeersveiligheid.
	Scholen moeten zorgen voor voldoende fietsenstallingen.
	Fietsroutes naar school moeten autoluw en verkeersveilig zijn.
Volwassenen als werknemer	Werkgevers en werknemers moeten overtuigd raken van de voordelen van de fiets ten opzicht van auto en ov.
	Goede voorzieningen op het werk zoals stallingen en kleedruimtes stimuleren het fietsgebruik van werknemers en bezoekers.
	Fietsen wordt aantrekkelijker voor forenzen als zij vooraf geïnformeerd zijn over reistijden, routes en stallingmogelijkheden.
	Met de campagne <i>Op de fiets werkt beter</i> worden bedrijven en werknemers gestimuleerd vaker de fiets te gebruiken voor woon-werkritten.
	De fiets speelt een belangrijke rol in de ketenmobiliteit. Goede stallingen bij stations en P+R-terreinen zijn essentieel. De OV-fiets is hierin een belangrijk onderdeel.
Volwassenen die niet of minder fietsen	Met goede infrastructuur zoals geasfalteerde en veilige fietspaden en ruimte stallingen kan deze doelgroep tot de fiets verleid worden.
	Een deel van deze doelgroep kan niet fietsen of vind het niet prettig. Met kleinschalige cursussen kunnen vaardigheden en vertrouwen bijgebracht worden.
	Campagnes zoals TijdReizen maken mensen bewuster van hun vervoerwijze, de auto is niet altijd het snelst naar bijvoorbeeld het strand.
Volwassenen als recreanten	Met het fietsknooppuntensysteem wordt het zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt om recreatief te fietsen.
	Voor recreatieve fietsers is een aantrekkelijke omgeving nog belangrijker dan voor andere fietsers.
	Recreatieve fietsers hebben behoefte aan voorzieningen zoals oplaadpunten voor e-fietsen, rustplaatsen en routeinformatie.

Bronvermelding

Bikedispenser	http://www.bikedispenser.com/home.html
Centrum Fietsdiefstal	http://www.centrumfietsdiefstal.nl/nieuws/150410_fietsdiefstal_vorig_jaar_weer_flink_gedaald , geraadpleegd 19 mei 2010
CROW	<i>Ontwerpwijzer fietsverkeer (publicatie 230)</i> , april 2006
CROW	<i>Tekenen voor de fiets – Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur</i> 2 ^e druk, november 1994
Fietsberaad	http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Cijfers+over+fietsgebruik+per+gemeente , geraadpleegd 31 mei 2010
Fietsberaad	http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&section=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2007&repository=Regionale+bestuurders+ondertekenen+intentieverklaring+Met+fiets+minder+file , geraadpleegd 27 juli 2010.
Fietsberaad	http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&section=nieuws&mode=newsArticle&repository=Veel+automobilisten+willen+wel+fietsen , geraadpleegd 14 juli 2010
Fietsersbond	http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=12650 , geraadpleegd 21 juli 2010
Google Maps	http://maps.google.nl/?ie=UTF8&ll=52.062712,4.344583&spn=0,0.004528&z=18&layer=c&cbll=52.062793,4.344851&panoid=-2Hb7R_tnxlhqyA-oBb0w&cbp=12,43.51,,0,0.19 , geraadpleegd 14 juli 2010
Spitsnet	http://blog.spitsnet.nl/2009/11/18/groenlinks-verleid-autorijder-met-gratis-fiets-en-ov/ , geraadpleegd 27 juli 2010.
Stadsgewest Haaglanden	<i>Bewust en slim op weg – Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden 2007-2010</i> , januari 2007
Stadsgewest Haaglanden	<i>Investeringsprogramma verkeer en vervoer 2010 en actualisatie 2009</i> , juli 2009
Stadsgewest Haaglanden	<i>Naar een toekomstbestendige bereikbaarheid – Supplement bij de Regionale Nota Mobiliteit</i> , 16 april 2008
Stadsgewest Haaglanden	<i>Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden – Naar een beter bereikbare regio</i> , 29 juni 2005
Stadsgewest Haaglanden	<i>Vast en Zeker – Nota Fietsparkeren Haaglanden</i> , 3 december 2008
TotallyTraffic	http://www.totallytraffic.nl/index.php?id=20# , geraadpleegd 21 juni 2010
Verhoeven, R.	<i>Allochtonen onderweg – Vervoerwijzekeuze</i> XTNT, TU Delft en gemeente Den Haag, 2009
Vervoerregio Haaglanden	<i>Op Fietsbanden door Haaglanden – Het regionaal fietsplan</i> Stadsgewest Haaglanden, mei 1995

Bijlagen

Bijlage I	Actieprogramma
Bijlage II	Richtlijnen voor de basiskwaliteit van fietsroutes
Bijlage III	Cijfers over fietsgebruik per gemeente
Bijlage IV	Fietsverplaatsingen naar afstand
Bijlage V	Artikel: "Veel automobilisten willen wel fietsen"
Bijlage VI	Aanpassingen regionaal fietsroutenet

Achteraan is de nieuwe kaart van het regionaal fietsroutenet van Haaglanden opgenomen.

Bijlage I Actieprogramma

In onderstaande schema's worden de acties beschreven die gericht zijn op infrastructurele maatregelen, niet-infrastructurele maatregelen en generieke beleidsmaatregelen. Per actie wordt een omschrijving gegeven van de actie, wie erbij betrokken zijn en wat de rol van Stadsgewest Haaglanden is. Onderstaande lijst van acties is niet limitatief.

Als in de schema's niets is ingevuld bij "vastgesteld budget" kunnen de acties gesubsidieerd worden vanuit het Programma Fietsmaatregelen. Als er wel een bedrag is ingevuld, heeft daarover besluitvorming plaatsgevonden.

Het actieprogramma wordt nog verder uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma. De doelgroepen hebben daarin een centrale plaats.

Infrastructurele maatregelen

Maatregelen onder infrastructuur zijn enerzijds maatregelen die zich specifiek richten op de aanleg en het verbeteren van de fietspaden, anderzijds op het verbeteren van de voorzieningen zoals fietsparkeervoorzieningen.

Het Stadsgewest Haaglanden is geen wegbeheerder waardoor het voor het Stadsgewest lastig is om zelfstandig infrastructurele maatregelen te realiseren. De gemeenten hebben hier een trekkersrol en zijn verantwoordelijk voor de uitvoering hiervan. Haaglanden kan gemeenten stimuleren m.b.v. subsidie om dergelijke maatregelen te treffen en daarnaast de samenwerking tussen de gemeenten te verbeteren. Enerzijds kan het Stadsgewest zich richten op kwaliteitseisen waaraan de infrastructuur dient te voldoen, anderzijds moet het Stadsgewest zich vooral richten op stimuleren van samenwerking en afstemming tussen de gemeenten.

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Kinderen tot 12 jaar	Continueren	School-thuisroutes	Het realiseren van veilige school-thuisroutes, zodat leerlingen zo veilig mogelijk (zelfstandig) van en naar school kunnen fietsen	<u>Gemeenten/wegbeheerders</u> , Stadsgewest Haaglanden, scholen (geven aan waar knelpunten liggen)	Stadsgewest Haaglanden stimuleert gemeenten d.m.v. subsidie. In het verkeersveiligheidsbeleid wordt dit als aandachtspunt opgenomen. Beleidsveld Verkeersveiligheid	2010-2020	
Kinderen tot 12 jaar	Continueren	Fietsparkeervoorzieningen op scholen	Realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op scholen, zodat kinderen hun fiets veilig en goed kunnen stallen.	<u>Gemeenten</u> , scholen en Stadsgewest, eventueel ook ouders	Stadsgewest Haaglanden subsidieert fietsenstallingen op basisscholen. Basis: Nota fietsparkeren Beleidsveld Fiets	2010-2012	€ 500.000,-- per jaar voor alle fietsparkeervoorzieningen
Scholieren van 12 tot 18 jaar	Continueren	School-thuisroutes	Het realiseren van veilige school-thuisroutes, zodat leerlingen zo veilig mogelijk (zelfstandig) van en naar school kunnen fietsen	<u>Gemeenten/wegbeheerders</u> , Stadsgewest Haaglanden, scholen (geven aan waar knelpunten liggen)	Stadsgewest Haaglanden stimuleert gemeenten d.m.v. subsidie. In het verkeersveiligheidsbeleid dient dit als aandachtspunt opgenomen te worden. Beleidsveld Verkeersveiligheid	2010-2020	
Scholieren van 12 tot 18 jaar	Continueren	Fietsparkeervoorzieningen op scholen	Realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op scholen, zodat kinderen hun fiets veilig en goed kunnen stallen.	<u>Gemeenten</u> , scholen en Stadsgewest, eventueel ook ouders	Stadsgewest Haaglanden subsidieert fietsenstallingen op VO scholen. Basis: Nota Fietsparkeren Beleidsveld Fiets	2010-2012	€ 500.000,-- per jaar voor alle fietsparkeervoorzieningen
Volwassen - werknemers	Continueren en intensiveren	Fiets filevrij	Stimuleren van aanpak van hoofdfietsroutes (groter dan één gemeente) i.p.v. aparte wegvakken, zoals ZOEF en Fiets filevrij. Naast één aanpak worden afspraken gemaakt over communicatie en beheer.	<u>Afhankelijk van initiatiefnemer</u> , belangenpartijen, Stadsgewest Haaglanden	Stadsgewest Haaglanden stimuleert een dergelijke aanpak, d.m.v. subsidie. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Volwassen - werknemers	Intensiveren	Fietsontsluiting van bedrijventerreinen	Onderzoeken hoe de ontsluiting van bedrijventerreinen zich verhoudt tot het regionaal fietsroutenet en eventueel het regionaal fietsroutenet aanpassen.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten	Beleidsveld Fiets	2011	
Volwassenen - recreanten	Innoveren	Groentransferia	Het medewerking verlenen aan de aanleg van Toeristische Overstap Punten (TOP's).	<u>Provincie</u> , gemeenten, Stadsgewest Haaglanden	Beleidsveld Economie en Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Regionaal fietsroutenet	Een compleet netwerk van fietspaden tussen de belangrijkste kernen en attractiepunten in de regio.	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden	Stadsgewest Haaglanden is coördinator van het routenet en stemt de routes af tussen de gemeenten en subsidieert gemeenten bij de realisatie ervan. Beleidsveld Fiets	2010-2020	

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Fietsroutenet	Aandacht voor belangrijke lokale fietsroutes en fietsroutes aan de randen van steden / dorpen (uit BYPAD)	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden	Stadsgewest Haaglanden stimuleert via Platform Fiets en beziet mogelijkheid subsidiëring	2010	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Oplossen barrières voor fietsers	Het realiseren van fietsbruggen, viaducten en tunnels om de grootste barrières van het fietsnetwerk op te lossen.	<u>Gemeenten</u> , provincie, Stadsgewest Haaglanden	Stadsgewest subsidieert dergelijke projecten. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Comfortmaatregelen	Het stimuleren van het fietsgebruik door het realiseren van comfortmaatregelen, zoals asfalteren van fietspaden, verbreden etc.	<u>Gemeenten</u> , provincie, Stadsgewest Haaglanden	Subsidiëring van comfortmaatregelen en gemeenten stimuleren om een kwaliteitsslag te maken met de infrastructuur Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Fietsenstallen op stations en OV-haltes	Realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op stations en OV-haltes	<u>Gemeenten</u> en Stadsgewest , ProRail	Subsidie vanuit het Stadsgewest en ProRail Beleidsveld Fiets	2010-2012	€ 500.000,-- vanuit Nota Fietsparkeren per jaar voor alle fietsparkeervoorzieningen op maaiveld.
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren en innoveren	Bewaakt stallen van fietsen op NS stations	Realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen op NS stations	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest, NS, ProRail, Stedenbaan	Stadsgewest heeft een waakhondfunctie bij realisatie.	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Fietsenstallen bij woningen	Realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij bestaande woningen	<u>Gemeenten</u> en Stadsgewest	Subsidie vanuit het Stadsgewest Beleidsveld Fiets	2010-2012	€ 500.000,-- vanuit Nota Fietsparkeren per jaar voor alle fietsparkeervoorzieningen op maaiveld.
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Fietsenstallen bij attractiepunten	Realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij winkels, sportcomplexen, strand e.d.	<u>Gemeenten</u> en Stadsgewest	Subsidie vanuit het Stadsgewest Beleidsveld Fiets	2010-2012	€ 500.000,-- vanuit Nota Fietsparkeren per jaar voor alle fietsparkeervoorzieningen op maaiveld.
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Leenfietsen en OV-Fiets	Op OV-knooppunten kunnen OV-reizigers als natransport gebruik maken van de OV-fiets of een andere soort leenfiets.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten.	De rol van het Stadsgewest wordt heroverwogen in het kader van de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst Mobiliteitsmanagement (SAM). Beleidsveld Mobiliteitsmanagement	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en Intensiveren	Fietsdepot Haaglanden	Een centraal punt in de regio waar gemeenten weesfietsen en fietswrakken heen brengen. Dit zorgt enerzijds voor een tegengaan fietsdiefstal en anderzijds voor een bereikbare binnensteden en stations. Den Haag en Z'meer zijn gestart. Doel is dat andere gemeenten meedoen.	<u>Gemeente Den Haag</u> , gemeenten, Stadsgewest Haaglanden	Stadsgewest Haaglanden subsidieert het project. Beleidsveld Fiets	t/m 2011. Indien uit evaluatie blijkt dat het regionaal aanslaat, moet onderzocht worden op welke wijze dit verder gesubsidieerd wordt.	2 miljoen tot en met 2011. Daarna nog onduidelijk.
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Aanpak weesfietsen	Het opruimen van weesfietsen zorgt voor extra capaciteit in de fietsparkeervoorzieningen in winkelcentra en stations.	<u>Gemeenten</u> , NS, ProRail,	Het Stadsgewest stimuleert dit via subsidie Fietsdepot Haaglanden. Beleidsveld Fiets	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Gladheidbestrijding	Afstemmen van de gladheidbestrijding tussen gemeenten, zodat in de winter de routes ook tegelijkertijd worden geveegd.	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden, Rijkswaterstaat	BEREIK / Stadsgewest is de aanjager om gemeenten te stimuleren samen te werken. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Monitoring	Het in kaart brengen hoeveel fietsers er waar fietsen en inventariseren van stallingen.	<u>Gemeenten en Stadsgewest</u> , ProRail	Stadsgewest houdt voor het regionale fietsnet tellingen. Gemeenten zijn aan zet voor de lokale fietsroutes en stallingen om het voorzieningenniveau op peil te houden. ProRail meet jaarlijks op de NS stations. Beleidsveld Fiets	2010 -2030	
Niet doelgroepgebonden		Verlengen stallingtijden stations	Bewaakte stallingen op stations dienen open te zijn op de momenten dat de treinen rijden.	<u>Beheerder stalling</u> , Gemeenten, NS, ProRail	Lobby richting gemeenten, NS, stallingbeheerders	2010-2011	

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
			(conform het beleid van NS en ProRail		Beleidsveld fiets		

Niet-infrastructurele maatregelen: diensten, informatie, educatie en promotie (gedragsbeïnvloeding)

Hieronder staan de maatregelen betreffende diensten, informatie (incl. fietsbewegwijzering), educatie en promotie voor de verschillende doelgroepen.

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Kinderen tot 12 jaar	Continueren	Verkeerseducatie 0-12	Aanbieden van verkeerseducatieprojecten op scholen in het basisonderwijs	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> (producten regiobreed) <u>en gemeenten</u> (overige producten), ROV Zuid-Holland (kwaliteitsbewaking), Onderwijsbegeleidingsdiensten (aanbieder)	Financier en opdrachtgever voor Haaglandenproducten. Subsidieverlener 50% voor producten die gemeenten aanbieden Beleidsveld Verkeersveiligheid	2010-2013 opdracht loopt voor OnderwijsAdvies 2010-2011 verkeersleerkracht 2013: continueren na 2013 op basis van evaluatie	€ 1 miljoen voor OA Na 2013 onzeker.
Kinderen tot 12 jaar	Intensiveren	Aanleg fietsscholen en pleinen	Op schoolpleinen en in de wijken worden fietspleinen en scholen gerealiseerd om kinderen vaardig te maken met het fietsen. Vooral in wijken waar veel allochtonen wonen. Een voorbeeld is in Rotterdam te vinden.	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden, Fietzersbond	Stimuleren gemeenten om deze doelgroep te leren fietsen en vaardiger te maken in het verkeer. Subsidie verlenen voor dergelijke projecten. Eventueel onderzoeken naar haalbaarheid. Beleidsvelden Fiets en Verkeersveiligheid	2010- 2020	
Scholieren van 12 tot 18 jaar	Continueren	TotallyTraffic	11 lesmodules gericht op het verbeteren van de verkeersvaardigheden en het gedrag van leerlingen in het voortgezet onderwijs. Alle scholen in Haaglanden krijgen het gratis aangeboden	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , ROV ZH (kwaliteitsbewaking en ontwikkeling communicatie uitingen)	Financier. Werving van scholen en coördinatie (in 2010) Beleidsveld Verkeersveiligheid	loopt 2010-2011 Continueren na 2011	€ 100.000,-- voor 2010 en 2011. Na 2011 onzeker.
Volwassen – werknemers	Continueren	Mobiliteitsmakelaar	Bedrijven stimuleren hun medewerkers om op een andere wijze dan de auto naar het werk te gaan. Bewustwording van bedrijven voor o.a. de fiets.	<u>BEREIK</u> , Stadsgewest, Bedrijven	Financier en aanjager Beleidsveld Mobiliteitsmanagement	2010 Voor de periode na 2010 moeten nog afspraken worden gemaakt.	
Volwassen – werknemers	Continueren	(convenanten) Taskforce Mobiliteitsmanagement	Afspraken tussen bedrijfsleven en overheid over bereikbaarheid van de regio.	<u>BEREIK</u>	Het Stadsgewest participeert in BEREIK en in de convenanten Beleidsveld Mobiliteitsmanagement en Fiets	2010 en verder	
Volwassen – werknemers	Continueren	Op de fiets werkt beter	Fietsactie om medewerkers van bedrijven te stimuleren om vaker op de fiets naar het werk te gaan.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , deelnemende bedrijven en organisaties	Organisator en financier Beleidsveld Mobiliteitsmanagement	2010 en verder	Circa € 25.000,-- per jaar
Volwassen – werknemers	Intensiveren	Verbeter fietsimago (“fiets-ambassadeurs”)	Bedrijven stimuleren hun medewerkers om op de fiets te gaan.	Bedrijven	Aanjager Beleidsveld Mobiliteitsmanagement	2010-2012 ?	
Volwassen – werknemers	Intensiveren	Betere Fietsvoorwaarden in CAO	Stimuleren bij ministerie van Financiën en bedrijven om een fietsvergoeding op te nemen in CAO's en in arbeidsvoorwaarden.	<u>Taskforce Mobiliteitsmanagement</u> (TFMM), Stadsgewest Haaglanden en bedrijven via mobiliteitsmanagement	Stimuleren bij rijksoverheid en bedrijven in de regio Beleidsveld Fiets en Mobiliteitsmanagement	2010-2020	
Volwassen – niet-fietsers	Intensiveren	Fietsschool, fietslessen	Op een centrale plek of bij buurthuizen mensen de mogelijkheid bieden om fietslessen te nemen	<u>Buurthuizen of gemeenten</u> , Stadsgewest, vrijwilligersorganisaties	Het Stadsgewest Haaglanden subsidieert fietslessen. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Volwassenen - recreanten	Continueren	Fietsen in Haaglanden.nl	Op de website staat allerlei relevante informatie voor recreatieve fietsers. Zo is er informatie over de knooppunten, maar ook over attracties in de regio.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , provincie	Stadsgewest Haaglanden, afdeling Economie trekker; afdeling VV duwer. VV subsidiegever Beleidsveld Economie en Fiets	2010-2020	

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Volwassenen - recreanten	Intensiveren	Optimaliseren fietsknooppuntensysteem	Het fietsknooppuntensysteem wordt verder geoptimaliseerd door fietsarrangementen en – voorzieningen (zoals fietscafé's).	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, provincie, VVV's, Den Haag Marketing	Stadsgewest Haaglanden, afdeling Economie trekker; afdeling VV duwer. VV subsidiegever Beleidsveld Economie en Fiets	2010-2012	
Volwassenen - recreanten	Intensiveren	Evalueren fietsknooppuntensysteem	Het fietsknooppuntensysteem wordt na evaluatie verder geoptimaliseerd qua routes.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, provincie, VVV's, Den Haag Marketing	Stadsgewest Haaglanden, afdeling Economie trekker; afdeling VV duwer. VV subsidiegever Beleidsveld Economie en Fiets	2012	
Volwassenen - recreanten	Intensiveren	Marketing en promotie	Mensen moeten gestimuleerd worden om vaker recreatief te fietsen als onderdeel van recreatie dicht bij huis	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, provincie, VVV's, Den Haag Marketing	Stadsgewest Haaglanden, afdeling Economie trekker; afdeling VV duwer. VV subsidiegever Beleidsveld Economie en Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Aanpak fietsdiefstal	Vermindering van de fietsdiefstal.	<u>Gemeenten, politie</u> , Fietsdepot, ministerie BiZa en Stadsgewest	In overleg met het Stadsgewest Haaglanden worden de mogelijkheden gezien. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Bewegwijzering	Zorgen voor logische en vindbare routes in de regio	<u>Gemeenten, provincie</u> , en Stadsgewest	Subsidieverlening voor het optimaliseren van de fietsbewegwijzering op het regionale fietsroutenet (tot en met 2010 nog 100%). Daarna voor het regionale fietsroutenet en voor andere relevante projecten 50%. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Mobiele fietsenmaker	Fietsers maken onderweg gebruik van de mobiele fietsenmaker. Mensen met pech kunnen hier gebruik van maken.	Fietshandelaren/-makers, FietsNED	Stadsgewest Haaglanden maakt informatie zichtbaar op website Beleidsveld Fiets en Economie	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Promoten E-Bike	Mensen informeren over de mogelijkheden en voordelen van de E-bike als vervoermiddel. Daarnaast voorzieningen realiseren en marketing, zoals oplaadpunten, kaarten met E-info e.d.	Fietshandelaren, gemeenten, Stadsgewest	Verlenen subsidie voor marketing en informatie aan gemeenten. Afstudeeronderzoek naar mogelijkheden. Beleidsveld Fiets en Economie	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren	Campagne Tijdreizen	Campagne (2008-2010) gericht op de keuzereiziger om mensen bewust te maken van de voordelen van de verschillende vervoerswijzen.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten	Financier, projectleiding Beleidsvelden Mobiliteitsmanagement en Fiets, Verkeer	Loopt in 2010 af	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Informatieverstrekking	Onderzoek naar continuering (t/m 2012) en uitbreiding van de website Tijdreizen met informatie voor de fietsgebruikers (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden</u>	Stadsgewest Haaglanden start onderzoek en maakt afhankelijk uitkomst informatie zichtbaar op website Beleidsveld Fiets	2010-2012	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en innoveren	Tijdreisplanner	Multimodale routeplanner waar gebruikers verschillende reisadviezen krijgen voor verschillende vervoerswijzen.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , Falk en Vialis	Financier en opdrachtgever Beleidsvelden Mobiliteitsmanagement en OV	2010-2012 2013 en verder onzeker – markt moet het overnemen	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Communicatie	Onderzoek naar haalbaarheid uniforme slogan en/of logo voor communicatieactiviteiten (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten	Stadsgewest Haaglanden, afdeling communicatie trekker; lokale afdelingen gemeenten duwer Beleidsveld Fiets	2011	

Generieke beleidsmaatregelen

De fiets als onderdeel van andere beleidsvelden is belangrijk als positionering van de fiets en voor het imago. Bij nieuwe beleidsontwikkelingen en realiseren van plannen, moet de fiets als beleidsonderdeel direct worden betrokken. Alleen dan kan het fietsgebruik worden bevorderd. Op verschillende niveaus heeft dit een inslag. Haaglanden kan het opnemen in het eigen beleid, maar ook stimuleren dat gemeenten de fiets prominent opnemen in het Ruimtelijke Ordening- en milieubeleid.

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Kinderen tot 12 jaar	Intensiveren	Beleid verkeersveiligheid	In het verkeersveiligheidsbeleid de doelgroep 0-12 jarigen extra benadrukken wat betreft fiets en veiligheid. Tevens benadrukken op scholen, onderwijs, integratie.	<u>Stadsgewest Haaglanden en gemeenten</u> , belangenorganisaties en adviesbureaus	Bevorderen dat in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeenten de fiets (doelgroep 0-12 jarigen) opgenomen wordt als speerpunt. Zowel voor het stimuleren van de fietslessen als veilige infrastructuur bij scholen. Beleidsveld Fiets en verkeersveiligheid	2010-2020	
Scholieren van 12 tot 18 jaar	Intensiveren	Beleid verkeersveiligheid	In het verkeersveiligheidsbeleid de doelgroep 0-12 jarigen extra benadrukken wat betreft fiets en veiligheid. Tevens benadrukken op scholen, onderwijs, integratie	<u>Stadsgewest Haaglanden en Gemeenten</u> , belangenorganisaties en adviesbureaus	Bevorderen dat in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeenten de fiets (doelgroep 12-18 jarigen) opgenomen wordt als speerpunt. Zowel voor het stimuleren van de fietslessen als veilige infrastructuur bij scholen. Beleidsveld Fiets en verkeersveiligheid	2010-2020	
Volwassen – werknemers	Continueren en intensiveren	Mobiliteitsmanagement	De fiets als belangrijk onderdeel van Mobiliteitsmanagement	<u>Stadsgewest Haaglanden en gemeenten</u> , belangenorganisaties en adviesbureaus	Opnemen van de fiets als belangrijke schakel in het Mobiliteitsmanagementbeleid en dit uitdragen naar de gemeenten en bedrijven. Beleidsveld Fiets en Mobiliteitsmanagement	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en intensiveren	Kennisdeling in fietsstimulering	Kennis over de nut en noodzaak van fietsstimulering wordt relatief gedeeld met relevante partijen	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, Fietsberaad, Fietsersbond, TU Delft, Adviesbureau's, scholen etc	Stadsgewest Haaglanden volgt ontwikkelingen en verspreidt kennis. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en intensiveren	Bevorderen samenwerking	In bestaande gremia worden de partijen bij elkaar gebracht en op de kansen voor de fiets gewezen.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, fietsberaad, TU Delft, Adviesbureaus etc.	Stadsgewest Haaglanden stimuleert gemeenten om samen te werken met elkaar en met belangenorganisaties.	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Enquête fietsgebruik	Onderzoek naar fietsgebruik (motieven etc.)		Beleidsveld Fiets	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Stimuleren van innovaties	Partijen bekend maken met innovatiebudgetten van andere overheden	<u>Gemeenten</u> , TU Delft, Stadsgewest Haaglanden, ProRail, NS	Stimuleren dat gemeenten opzoek gaan naar vernieuwingen op het gebied van fiets. Haaglanden subsidieert innovaties. Beleidsveld Fiets en Economie	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en intensiveren	Fiets in RO	Stimuleren om de fiets in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken.	<u>Gemeenten</u> , provincie, Stadsgewest Haaglanden, Fietsersbond	Bevorderen opname van de fiets in het RO beleid, zowel bij Stadsgewest, provincie als gemeenten om zo kansen voor de fiets te creëren. Beleidsveld Fiets en RO	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Stimuleren elektrische fiets	De e-fiets zorgt ervoor dat mensen langer blijven fietsen. Om mensen te stimuleren hier gebruik van te maken dient dit opgenomen te worden in het beleid, zoals bredere stallingen, oplaadpunten, evt. bredere fietspaden e.d.	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden, Stallinghouders, ouderenbonden, Fietsersbond	Het stimuleren van gemeenten om de e-bike op te nemen in het fietsbeleid. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Continueren en intensiveren	Fietsbeleid als product	Haaglanden loopt voor op het fietsbeleid. Zet Haaglanden op de kaart d.m.v. het fietsbeleid uit te stralen richting andere regio's van Nederland.	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten	Trekker om het fietsbeleid in de regio samen met de gemeenten te verkopen. Beleidsveld Fiets	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Overstap Fiets – OV/auto	Zorg dragen dat de fiets onderdeel wordt van het openbaar vervoer beleid en in de keten	<u>Stadsgewest Haaglanden</u> , gemeenten, ProRail, NS, Bedrijven	Trekker. In het OV beleid van Haaglanden en de gemeenten moet de fiets als onderdeel van de ketenverplaatsing een zichtbare rol hebben, zowel in het voor als natransport. Met name op het gebied van fietsparkeren en reismogelijkheden. Beleidsveld Fiets en OV	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Meewerken aan onderzoek	Pilot projecten gerelateerd aan fiets	<u>Initiatiefnemer</u>	In overleg met het Stadsgewest Haaglanden worden de mogelijkheden gezien.	2010-2020	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Sociale veiligheid	In het sociale veiligheidsbeleid van gemeenten de fiets en stallingsplekken opnemen om het fietsklimaat in de gemeente te verbeteren	<u>Gemeenten</u> , Stadsgewest Haaglanden	Bevorderen dat de fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen onderdeel worden van het sociale veiligheidsbeleid van gemeenten, vervoerders etc. Beleidsveld Fiets en Sociale Veiligheid	2010-2020	

Doelgroep	Inzet ten opzichte van bestaande beleid	Wat	Omschrijving	Trekker en betrokken partijen	Rol Stadsgewest Haaglanden en beleidsveld	Tijdspad	Vastgesteld budget
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Bestuurlijk borgen beleid fiets	Benoemen ambassadeur op bestuurlijk niveau voor de fiets (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden</u>	Regelen in overleg met nieuwe Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Beleidsveld Fiets	2010	
Niet doelgroepgebonden	Innoveren	Meer samenwerking met sector Milieu	Onderzoek naar een doelstelling voor CO ₂ -reductie voor de lange termijn in relatie tot fiets (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden, gemeenten</u>	Stadsgewest Haaglanden, afdeling VV trekker; afdeling Milieu duwer Beleidsveld Fiets	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Meer samenwerking met lokale afdelingen gemeenten	Inventariseren en vervolgens coördineren van lokale activiteiten (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden, gemeenten</u>	Beleidsveld Fiets	2010-2011	
Niet doelgroepgebonden	Intensiveren	Monitoring	Aantal telpunten uitbreiden van 12 naar 48 locaties (uit BYPAD)	<u>Stadsgewest Haaglanden, gemeenten</u>	Stadsgewest Haaglanden, trekker; lokale afdelingen gemeenten duwer Beleidsveld Fiets en Monitoring	2010-2011	

Bijlage II Richtlijnen voor de basiskwaliteit van fietsroutes

Het Stadsgewest Haaglanden geeft geen aparte richtlijnen meer uit voor de kwaliteit van de regionale fietsroutes. Voor de gewenste oplossingen wordt verwezen naar de *Ontwerpwijzer fietsverkeer, publicatie 230* (CROW, 2006) en naar adviezen van het Fietsberaad (kennisbank op internet). Hierbij worden waar nodig de richtlijnen voor hoofdfietsroutes aangehouden of anders de zwaarste criteria.

De belangrijkste richtlijnen voor de basiskwaliteit van het regionaal fietsroutenet zijn:

- het wordt uitgevoerd in rood asfalt;
- het loopt over solitaire of vrijliggende fietspaden (binnen de bebouwde kom) dan wel brom-/fietspaden (buiten de bebouwde kom);
- de ontwerpsnelheid is 30 kilometer per uur, ook voor bogen;
- de bewegwijzering verwijst zowel naar plaatsen als naar wijken en voorzieningen (zoals het centrum, een ziekenhuis, station, P+R-terrein, winkelcentrum, recreatiegebied);
- veilige, rechtstreekse en comfortabele inpassing van fietsinfrastructuur bij aanleg van auto- en ov-infrastructuur met als primair uitgangspunt: de fiets veilig op maaiveld.

Waar rood asfalt niet mogelijk is...

1. wordt zwart asfalt toegepast;
2. wordt "streetprint"-asfalt toegepast voor een klinkeruitstraling;
3. worden "comfortklinkers" toegepast. Deze zijn extra zwaar en verzakken minder snel.

Waar een vrijliggend fietspad niet mogelijk is...

1. wordt een fietsstrook toegepast. Deze is rood geasfalteerd en minimaal 1,50 meter breed. Een fietsstrook naast een parkeerstrook wordt afgeraden. Als parkeren toch wordt toegepast, dan alleen in combinatie met een schrikstrook (breedte 0,50 à 0,75 meter);
2. wordt een fietsstraat toegepast, mits deze aan de richtlijnen voldoet;
3. wordt geen voorziening toegepast. Fietssuggestiestroken (dus zonder rode kleur en zonder wit fietssymbool) worden niet aangelegd vanwege het ontbreken van juridische status.

Voorkeursbreedte van fietspaden en bromfietspaden in meters

			
2,50	3,50	3,00	4,00

Verder zijn er nog aanvullende maatregelen die wenselijk kunnen zijn. Bijvoorbeeld het plaatsen van wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten op drukke kruispunten of het plaatsen van schuilvoorzieningen aan lange-afstandsroutes.

Bijlage III Cijfers over fietsgebruik per gemeente

Fietsberaad, 2010

Een overzicht van het fietsgebruik per gemeente op alle afstanden en op de korte afstanden, inclusief betrouwbaarheidsmarge.

Gemeente	Aandeel fiets	Minimaal	Maximaal	Categorie	Aandeel <7,5km	Categorie <7,5 km
Delft	26%	24%	29%	hoog	39%	hoog
Den Haag	18%	17%	19%	laag	25%	laag
Leids.-Voorburg	19%	17%	21%	laag	27%	laag
Midden-Delfland	31%	26%	37%	zeer hoog	42%	hoog
Pijnacker-Nootdorp	28%	25%	31%	hoog	39%	hoog
Rijswijk	18%	15%	20%	laag	26%	laag
Wassenaar	17%	14%	20%	laag	22%	laag
Westland	26%	24%	28%	hoog	36%	gemiddeld
Zoetermeer	18%	16%	20%	laag	27%	laag
<i>Gemiddelde SGH</i>	<i>22,3%</i>	<i>19,8%</i>	<i>25,0%</i>	-	<i>31,4%</i>	-
<i>Gemiddelde PZH</i>	<i>22,6%</i>	<i>18,4%</i>	<i>26,8%</i>	-	<i>32,8%</i>	-
<i>Gemiddelde NL</i>	<i>22,6%</i>	<i>18,5%</i>	<i>26,7%</i>	-	<i>33,7%</i>	-

Toelichting

Bovenstaande tabel geeft het marktaandeel van de fiets weer als percentage van alle verplaatsingen (kolom Aandeel fiets) en als percentage van de korte verplaatsingen tot 7,5 kilometer (kolom Aandeel <7,5 km). Voor het aandeel op alle verplaatsingen is tevens een betrouwbaarheidsmarge aangegeven (kolommen Minimaal en Maximaal). Met een waarschijnlijkheid van 95% ligt het fietsaandeel tussen deze twee waarden. Bij kleine gemeenten is de marge heel groot.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het betreft alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de desbetreffende gemeente, ongeacht of de persoon in de deze gemeente woont. Om de betrouwbaarheid te vergroten zijn de cijfers over een periode van vijf jaar bij elkaar opgeteld (2004 tot en met 2008). Het gaat om verplaatsingen met hoofdvervoerwijze fiets.

Op basis van de fietsaandelen zijn de gemeenten ingedeeld in de categorieën zeer laag (< 15%), laag (15-20%), gemiddeld (20-25%), hoog (25-30%) en zeer hoog (>30%). Voor de korte afstanden is de categorie-indeling als volgt: zeer laag (< 22%), laag (22-30%), gemiddeld (30-38%), hoog (38-46%) en zeer hoog (>46%). De categorie-indeling is van toepassing voor de Nederlandse situatie. In internationaal perspectief is het fietsgebruik in alle gemeenten (zeer) hoog. Opvallend is wel dat het gemiddelde van alle gemeenten (22,6%) aanzienlijk lager is dan het fietsaandeel van alle verplaatsingen in Nederland (circa 26%). Dit heeft te maken met het feit dat verplaatsingen die een gemeentegrens overschrijden in twee gemeenten meetellen. Aangezien dit vaak langere afstanden betreft, wordt voor dergelijke verplaatsingen minder vaak de fiets gebruikt.

Bijlage IV Fietsverplaatsingen naar afstand

In onderstaande tabel is het aantal verplaatsingen naar afstand en vervoerswijze weergegeven over 2005.

Km	Auto (bestuurder)		Auto (passagier)		Trein		Bus/tram/metro		Brom-/snorfiets		Fiets		Lopen		Overig	
	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH	NL	SGH
<0,5	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	0,02	0,17	0,19	-	-
0,5-1	0,02	0,02	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	0,11	0,08	0,17	0,21	-	-
1-2,5	0,15	0,14	0,08	0,08	-	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,33	0,24	0,17	0,24	0,01	0,01
2,5-3,7	0,10	0,10	0,05	0,04	-	-	0,01	0,03	-	-	0,12	0,12	0,03	0,02	-	-
3,7-5	0,06	0,06	0,03	0,04	-	-	0,01	0,01	-	-	0,05	0,05	0,01	-	-	-
5-7,5	0,15	0,13	0,07	0,07	-	-	0,02	0,04	0,01	0,01	0,08	0,10	0,01	0,01	-	-
7,5-10	0,06	0,07	0,03	0,03	-	-	0,01	0,02	-	-	0,02	0,03	-	-	-	-
10-15	0,11	0,11	0,05	0,05	-	0,01	0,02	0,03	-	-	0,03	0,03	-	-	-	-
15-20	0,07	0,07	0,03	0,03	-	0,01	0,01	0,02	-	-	0,01	-	-	-	-	-
20-30	0,08	0,05	0,04	0,03	0,01	0,02	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-
30-40	0,05	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40-50	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
>50	0,08	0,08	0,04	0,03	0,02	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01

De vaak als ijkpunt gebruikte afstand van 7,5 kilometer is grijs gemarkeerd. Uit deze tabel is vooral op te maken dat in Haaglanden de fiets voor de korte afstanden minder wordt gebruikt ten opzichte van de rest in Nederland. Opvallend is dat mensen in Haaglanden meer verplaatsingen lopend maken dan in de rest van Nederland. Dit kan met demografische kenmerken te maken hebben (bijvoorbeeld minder mensen die een fiets hebben), maar ook met omgevingsfactoren zoals de hogere dichtheid van voorzieningen en bijvoorbeeld ook het grotere aanbod van openbaar vervoer.

De cijfers van het Stadsgewest Haaglanden zijn afkomstig van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), die van Nederland uit de StatLine-databank van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Bijlage V Artikel: “Veel automobilisten willen wel fietsen”

Fietsberaad

Veel automobilisten willen wel fietsen

09-06-2010

Vier van de tien automobilisten peinen er niet over om de fiets te pakken naar het werk. Maar de rest denkt er min of meer serieus over na. De groep potentiële fietsers is dus groot. Met een beetje duwen en trekken zijn die wellicht over de streep te helpen. De portemonnee is daarbij de gevoelige plek, zo blijkt uit een studie van TNO naar de mogelijkheden om fietsen naar het werk te stimuleren.

De studie, in opdracht van het ministerie van VWS, ging er vooral om uit te zoeken welke beleidsmaatregelen effect kunnen op het stimuleren van woon-werkfietsen. TNO combineerde daartoe gegevens uit de literatuur met een voor deze studie uitgevoerd onderzoek onder autogebruikers die op befietsbare afstand van hun werk wonen.

Uit de studie komt naar voren dat financiële prikkels en verbetering van fietsvoorzieningen het meeste effect sorteren. Financiële prikkels kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit invoering van de kilometerheffing, een aangescherpt parkeerbeleid en veranderingen in de vergoedingen van de reiskosten. Deze maatregelen zullen echter alleen inwerken op het gewoontegedrag van de automobilist als er forse ingegrepen wordt en er een soort schokeffect teweeg wordt gebracht, waardoor men de vervoerswijzekeuze gaat heroverwegen, zo denkt TNO.

Naast dergelijke pushmaatregelen is de groep twijfelaar ook ontvankelijk voor pull maatregelen. Zo biedt het verbeteren van de fietsvoorzieningen een effectieve stimulans om automobilisten te laten fietsen als ze de hoeveelheid tijd voor het woon-werkverkeer verminderen. Dan helpen ook de kleine beetjes, zoals een betere afstelling van verkeerslichten, een kilometervergoeding voor fietsers en het gebruik van een buienradar. TNO ziet ook veel in de elektrische fiets. Een aanschafregeling en het stimuleren van gratis tijdelijk gebruik van de elektrische fiets kunnen de weifelaars over de brug helpen. Voorlichting werkt maar beperkt, maar is volgens TNO wel nodig om de andere maatregelen te ondersteunen.

Overigens fietst een significante groep niet vanwege specifieke redenen. Deze groep is ongeveer 25% van de ondervraagden en de redenen zijn: 1) nacht- en/of ploegendienst (veiligheid), 2) ouders met kinderen (logistiek) en 3) gezondheidsredenen (fysieke problemen). Beleid om deze groepen te stimuleren tot overstappen vraagt om specifieke maatregelen, waarbij gedacht kan worden aan maatregelen om de veiligheid te verhogen, bijvoorbeeld door gezamenlijk te fietsen (groep 1), logistieke ondersteuning van ouders bij het wegbrengen van kinderen om toch weer tijdswinst te kunnen behalen (groep 2), en stimulering van het gebruik van de elektrische fiets (groep 3).

Bijlage VI Aanpassingen regionaal fietsroutenet

Bijgaand dertig voorstellen voor aanpassingen van het regionaal fietsroutenet.

<i>AB-wijziging</i>	<i>Gemeente</i>	<i>Locatie</i>
1	Westland	Duingeest
2	Westland	Nieuwe Vaart – Dijckerwaal i.p.v. Poelkade
3	Westland	Zandheullaan (langs Veilingroute) i.p.v. Zwaansheullaan
4	Westland	Wenpad
5	Rijswijk	Laan van Zuidhoorn
6	Den Haag	Madesteinweg
7	Den Haag	De Savorin Lohmanlaan
8	Den Haag	Strandwalroute
9	Den Haag	Escamproute
10	Den Haag	Melis Stokeroute
11	Den Haag	Wateringseveldroute
12	DH / Rijswijk / LV	Spoorroute
13	Den Haag	Laak-Binckhorstroute
14	Den Haag / Rijswijk	Rembrandtroute
15	Den Haag	Trekfietsroute
16	Den Haag / Pijn.-N.	F12-route
17	Den Haag / Leid.-V.	Leidschenveenroute
18	Den Haag	Wassenaarroute
19	Den Haag	Madurodamroute
20	Den Haag	Zeeroute
21	Den Haag	Lijn 11-route
22	Den Haag / Leids.-V	Beatrixlaan – Koningin Wilhelminalaan – Potgieterlaan
23	Den Haag / Zoeter.	Roeleveenseweg – Houtkade (verwijderen HGL041-zuid)
24	Zoetermeer	A12-zuidzijde (Rokkeveenseweg – Rotte)
25	Zoetermeer	Bleiswijkseweg – Zoetermeerselaan - Moerkapelle
26	Midden-Delfland	Broekpolderweg (Schiedam)
27	Delft / Midden-Delfl.	A4-oostzijde (Kerkpolderweg – Schiedam)
28	Delft	Balthasar van der Polweg – Gelatinebrug – Schieweg
29	Delft	Buitenwatersloot
30	Pijnacker-Nootdorp	Pijnackerse Vaart

A. De gemeente Westland wil de volgende vier wijzigingen in het regionaal fietsroutenet:

1. Duingeest (als schakel tussen de fietsroute N211 en het kustfietspad)

Schakel toevoegen langs de ontwikkelingslocatie Duingeest ten zuidwesten van Monster. Dit nieuwe fietspad verbindt de fietsroute langs de N211 met het kustfietspad, beide reeds deel van het regionaal fietsroutenet. Het fietspad Duingeest ligt in het verlengde van het eveneens nieuwe fietspad langs de Vlotwatering / Monstersche Vaart, in het ontwikkelingsgebied Het Nieuwe Water. Dit fietspad is ook deel van het regionaal fietsroutenet.

Onderbouwing: het fietspad Duingeest, slechts enkele honderden meters langs, is een duidelijke ontbrekende schakel in het regionaal fietsroutenet.

De aanleg van fietspad Duingeest wordt gesubsidieerd door het Stadsgewest Haaglanden.

2. Verleggen van de fietsroute van Poelkade naar de Nieuwe Vaart

De regionale fietsroute over de Poelmolenweg en Poelkade, ten oosten van 's-Gravenzande, wordt naar het westen verlegd naar de Maesemundeweg, Nieuwe Vaart en Dijckerwaal.

Onderbouwing: vanwege de ontwikkelingen in het gebied (Poelzone) is de route over de Nieuwevaart logischer dan de route over de Poelkade.

Het voltooien van de fietsroute over de Nieuwe Vaart kan gesubsidieerd worden door het Stadsgewest Haaglanden.

3. Toevoegen route nabij Flora Holland

Toevoegen van de route komende vanuit Honselersdijk over de Middelbroekweg en Zandheullaan.

Onderbouwing: de regionale fietsroute tussen Honselersdijk en De Lier loopt aan de noordoostzijde van Trade Parc Westland over de Zwaansheullaan. Gebleken is dat op deze manier geen oversteek gemaakt kan worden over de Middelbroekweg. Daarom worden, komende vanuit Honselersdijk, de Middelbroekweg en Zandheullaan toegevoegd aan het regionaal fietsroutenet. Deze route takt dan aan op de Lange Broekweg (regionaal fietsroutenet) om zo nabij de Kasteelweg aan te sluiten.

4. Wenpad

Het Wenpad is een fietspad nabij Den Haag tussen de Poeldijkseweg en Nieuweweg.

Onderbouwing: het biedt een meer rechtstreekse verbinding tussen Midden-Delfland en de kust. Het is een door scholieren en werknemers gebruikte route, ook omdat aan het noordelijke verlengde van de route een middelbare school is gelegen. Dit noordelijke deel, de Madesteinweg, ligt in Den Haag en wordt ook toegevoegd aan het regionaal fietsroutenet. Zie voorstel 5.

Het verbeteren van een brug in het Wenpad wordt gesubsidieerd door het Stadsgewest Haaglanden.

B. De gemeente Rijswijk wil de volgende wijziging in het regionaal fietsroutenet:

5. Laan van Zuidhoorn

Op bedrijventerrein Hoornwijck loopt de regionale fietsroute over de Laan van Hoornwijck tussen de Hoornbrug en Den Haag-Ypenburg. Deze route is van belang voor de toekomstige verbinding naar de brug over het Rijn-Schiekanaal. De Laan van Zuidhoorn is echter een meer directe route voor doorgaand verkeer tussen Rijswijk en Ypenburg en ontsluit daarnaast ook het bedrijventerrein beter.

C. De gemeente Den Haag wil de volgende twee wijzigingen in het regionaal fietsroutenet:

6. Madesteinweg

In het verlengde van het Wenpad (zie 4) lopen de Madepolderweg en Madesteinweg. Deze verbinden de Nieuweweg met de Monsterseweg.

Onderbouwing: aan de Madesteinweg liggen een middelbare school en enkele sportvelden en vormen daardoor een belangrijke route voor fietsverkeer. Deze route ligt in het verlengde van het Wenpad zodat er vanuit Westland en Midden-Delfland een rechtstreekse fietsroute naar dit gebied ontstaat.

De aanleg van fietspaden langs de Madesteinweg kan worden gesubsidieerd door het Stadsgewest Haaglanden.

7. De Savornin Lohmanlaan – De Savornin Lohmanpad

Deze verbinding ligt in het verlengde van de reeds regionale route over de Dedemsvaartweg, Houtwijklaan en Groen van Prinstererlaan en verbindt deze met het fietspad door de duinen dat ook tot het regionaal fietsroutenet behoort.

Sterroutes

De gemeente Den Haag heeft in samenwerking met onder andere het Stadsgewest Haaglanden vijftien zogenaamde sterroutes ontwikkeld. Deze worden beschouwd als de belangrijkste fietsroutes voor woon-werkverkeer van en naar de economisch belangrijkste stadsdelen vanuit de buitenwijken en aangrenzende gemeenten. Deze routes passen binnen het regionaal fietsroutenet en zijn hieronder omschreven (8 tot en met 21). De meeste sterroutes zijn al gedeeltelijk regionaal. De Meerdervoortroute is geheel regionaal en daarom niet opgenomen in dit overzicht.

8. Strandwalroute

Vanaf het Solleveldpad: Wijndaelerweg – Ockenburghstraat – Beethovenlaan – Albardastraat – Mient – Weimarstraat – Conradkade – De Constant Rebecquestraat – Veenkade. Tot aan de Torenstraat.

9. Escamproute

Een groot deel van de Escamproute is reeds regionaal. Toegevoegd worden de Dierenselaan, Steijnlaan en 's-Gravenzandelaan.

10. Melis Stoke-route

Vanaf het Wenpad: door Recreatiegebied De Uithof – Melis Stokelaan – Mr. Droogleever Fortuynweg – Veluweplein – Schalk Burgerstraat – Delftselaan. Tot aan De Heemstraat.

11. Wateringseveldroute

Een groot deel van de Wateringseveldroute is reeds regionaal. Toegevoegd worden de Guntersteinweg, Geysterenweg en de Erasmusweg-parallel tot aan het Erasmusplein. Ook worden toegevoegd de Willem Dreespark – (brug Laakkanaal) – Viaductweg (woonwagenlocatie) – Spoorslag – Wouwermanstraat – Hoefkade tot aan de Stationsweg.

12. Spoorroute

Het gedeelte van de Spoorroute tussen de Heuvelring (gemeente Rijswijk) en de Rijswijkseweg is reeds regionaal. Toegevoegd worden Bontekoestraat – Trekvlietplein – (brug Trekvliet) – Spoorstraat (Tennetviaduct) – Van Alphenstraat – Nicolaas Beetslaan tot aan de Spinozalaan.

13. Laak-Binckhorstroute

Vanaf het Hildebrandplein: Neherkade – Laakweg (gedeelte tussen Rijswijkseweg en Trekweg reeds regionaal) – Mercuriusweg – Komeetweg – (tunnel spoor/A12) – Van Lodensteijnstraat. Tot aan de Koningin Wilhelminalaan in Voorburg (gemeente Leidschendam-Voorburg).

14. Rembrandtroute

Vanaf Rijswijk-Haven: Populierlaan – Rembrandtkade – Steenlaan – Oudemansstraat – Slagthuisstraat – Leeghwaterplein – Waldorpstraat – Tunnel HS – Stationsplein – Stationsweg – Wagenstraat – Stille Veerkade – Paviljoensgracht – Lutherse Burgwal – Grote Markt – Jan Hendrikstraat – Torenstraat tot aan Veenkade. Het tunneltje onder station HS, het Stationsplein en de Stationsstraat tot aan de Oranjelaan zijn reeds regionaal.

15. Trekfietstracé

Het Trekfietstracé is grotendeels reeds regionaal. Toegevoegd wordt een toekomstige kortsluiting tussen de Laakweg en de Pletterijkade, over het Trekvlietplein en Scheepmakersstraat. Het Trekfietstracé wordt ook verlengd met de Hofweg – Buitenhof – Kneuterdijk – Parkstraat – Alexanderstraat tot aan de Javastraat.

Op lange termijn is een route langs de oostkant van de Trekvliet voorzien; vanaf de Hoekweg rechtdoor, Corbulokade, langs de Nieuwe Binckhorst, Uranusstraat, Trekvlietplein.

16. F12-route

De F12-route is vrijwel volledig regionaal. In Nootdorp worden toegevoegd: Hogeveenseweg – Kruisweg – Legakker – Populierenlaan – Prinses Arianelaan.

17. Leidschenveenroute

De Leidschenveenroute is vrijwel volledig regionaal, toegevoegd wordt de Amsterdamse Veerkade tussen het Spui en de Wagenstraat.

-18. Wassenaarroute

De Wassenaarroute is vrijwel volledig regionaal, toegevoegd worden de oversteek van de Utrechtsebaan (kunstwerk) – Koekamplaan – Korte Voorhout – Tournooiveld – Lange Vijverberg tot aan de Parkstraat.

19. Madurodamroute

De tak van de Madurodamroute over de Nieuwe Parklaan is reeds regionaal. Toegevoegd wordt de tak over de Pompstationsweg en Plesmanweg naar de het George Maduroplein. Ook toegevoegd worden het George Maduroplein – Dr. Aletta Jacobsweg – Bankastraat – Bankaplein – Bankastraat – Nassauplein tot aan de Javastraat.

20. Zeeroute

De Zeeroute is gedeeltelijk regionaal, toegevoegd worden Scheveningseweg – Carnegieplein – Scheveningseweg tot aan Javastraat.

21. Lijn 11-route

Geheel nieuwe route. Houtrustweg – Houtrustbrug – Conradkade – Newtonstraat – Asmansweg – Mackaystraat – Monstersestraat – De Heemstraat – Parallelweg – Calandstraat tot aan de Waldorpstraat.

C. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg willen de volgende wijziging in het regionaal fietsroutenet:

22. Prinses Beatrixlaan – Koningin Wilhelminalaan – Van Aremborgelaan – Potgieterlaan

Toevoegen van de route over de Prinses Beatrixlaan (gemeente Den Haag), Koningin Wilhelminalaan, Van Aremborgelaan en Potgieterlaan (gemeente Leidschendam-Voorburg) aan het regionaal fietsroutenet.

Onderbouwing: deze fietsroute ontsluit zowel vanuit Den Haag als vanuit Leidschendam-Voorburg het kantorengedebiet Beatrixkwartier dat veel utilitair fietsverkeer aantrekt.

D. De gemeenten Den Haag en Zoetermeer willen de volgende wijziging in het regionaal fietsroutenet:

23. Roeleveenseweg en Houtkade

Toevoegen van de Roeleveenseweg (zuidzijde), het tunneltje onder RandstadRail en de Houtkade aan het regionaal fietsroutenet.

Onderbouwing: deze route komt in de plaats van de ontbrekende schakel die is ingetekend direct tegen het Zoetermeerse golfterrein. Deze schakel zal niet worden gerealiseerd en is derhalve geschrapt, mede vanwege de nabij gelegen reeds bestaande verbinding over de Roeleveenseweg, het tunneltje RandstadRail en de Houtkade. Die verbinding wordt bij deze toegevoegd.

E. De gemeente Zoetermeer wil de volgende twee wijzigingen in het regionaal fietsroutenet:

24. Fietspad A12-zuidzijde Rokkeveenseweg – de Rotte

Toevoegen van het fietspad aan de zuidzijde van de A12 dat loopt tussen de Rokkeveenseweg en de Rotte.

Onderbouwing: deze route maakt deel uit van de lange afstandsfietsroute tussen Gouda en Den Haag en ontsluit tevens de stationslocatie Bleizo.

25. Bleiswijkseweg – Zoetermeerselaan – Moerkapelle

Verleggen van de regionale fietsroute tussen Zoetermeer en Moerkapelle tussen het Van Tuylpark en de Voorlaan in Moerkapelle. De nieuwe route loopt vanaf de Zegwaartseweg over de Bleiswijkseweg, Zoetermeerselaan, Prismalaan-Oost en Dwarslaan (nieuwe tunnel onder de N209) naar de Voorlaan.

Onderbouwing: de ingetekende route na het Van Tuylpark blijkt niet te kunnen worden aangelegd als gevolg van uitgevoerde ontwikkelingen zoals Silverdome en de Verlengde Australiëweg. De route over de Bleiswijkseweg is een goed alternatief. De route naar het Van Tuylpark wordt ingekort tot in het Van Tuylpark zelf zodat de bestemmingen aldaar aangesloten blijven op het regionaal fietsroutenet.

F. De gemeente Midden-Delfland wil de volgende verbinding in het regionaal fietsroutenet:

26. Broekpolderweg

Toevoegen van de fietsroute Broekpolderweg tussen Maasland en Schiedam, ten noorden van de A20.

Onderbouwing: deze route wordt veel gebruikt door scholieren uit het Midden-Delfland.

G. De gemeenten Delft en Midden-Delfland wil de volgende verbinding in het regionaal fietsroutenet:

27. Fietspad A4-oostzijde Kerkpolderweg – Schiedam

Toevoegen van het te realiseren fietspad langs de geplande A4 Delft – Schiedam. Dit fietspad ligt in het verlengde van het regionale fietsroute Kerkpolderweg in Delft en loopt naar Schiedam.

H. De gemeente Delft wil de volgende twee verbindingen in het regionaal fietsroutenet:

28. Balthasar van der Polweg en Gelatinebrug

Toevoegen van de te ontwikkelen fietsroute tussen de IJsmeeerstunnel (A13) en het Kruithuispad. De bestaande regionale fietsroute gaat nu vanaf de tunnel via de Schoemakerstraat naar het Kruithuispad. De nieuwe route loopt echter rechtdoor via de Van der Burghweg, Berlageweg, Balthasar van der Polweg, Gelatinebrug en Schieweg naar het Kruithuispad.

Onderbouwing: door deze route wordt de regionale fietsroute over de Rotterdamseweg verbonden met de IJsmeeerstunnel. Ook biedt de route een ontsluiting voor het ontwikkelingsgebied Schieoevers.

De aanleg van fietspaden langs deze route en de bouw van de Gelatinebrug kan worden gesubsidieerd door het Stadsgewest Haaglanden.

29. Buitenwatersloot

De Buitenwatersloot tussen de Hoornseweg en Westvest.

Onderbouwing: vanuit Midden-Delfland en Den Hoorn is de Buitenwatersloot een veel kortere verbinding naar het centrum van Delft en daardoor van belang voor fietsverkeer.

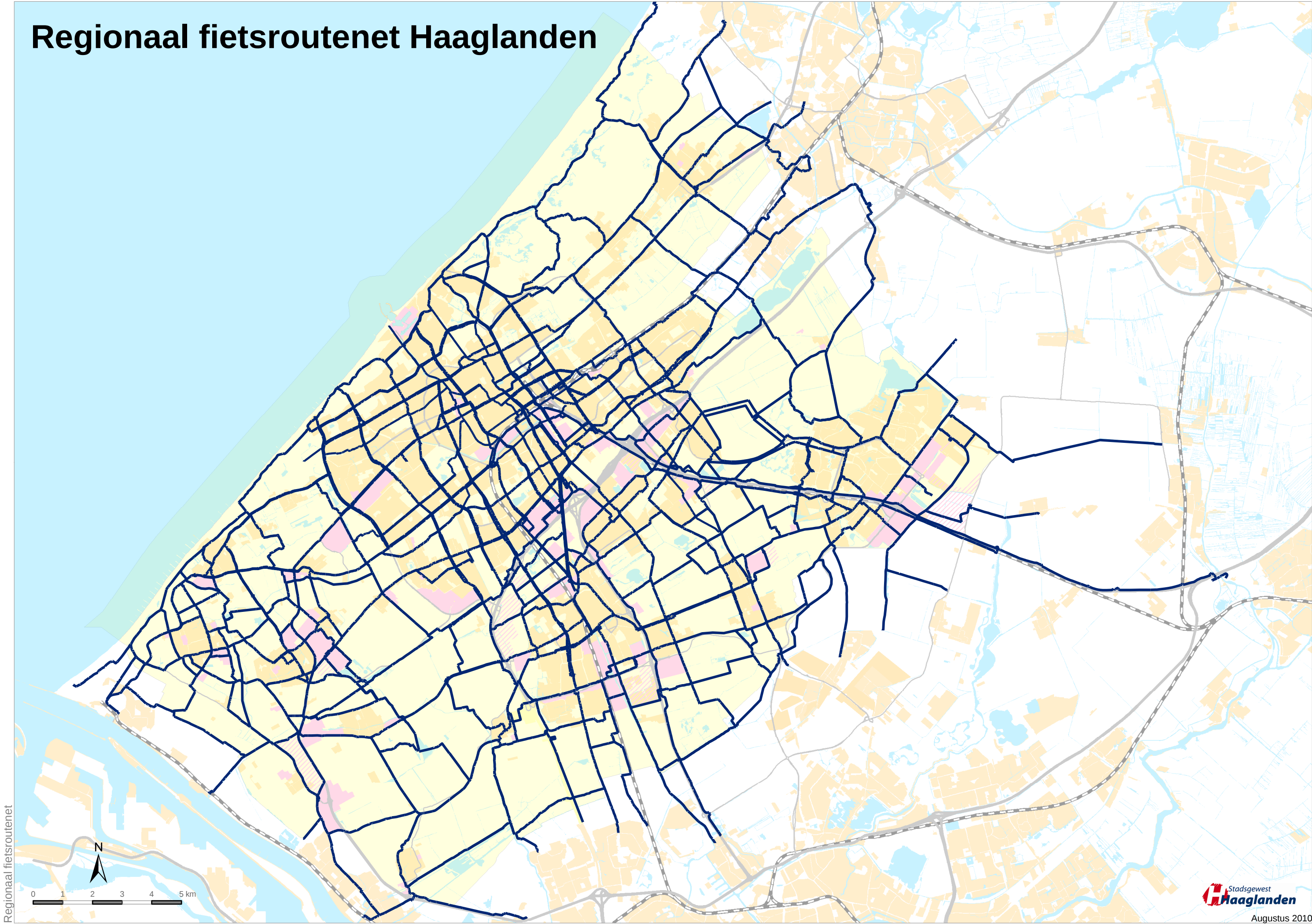
Het verbeteren van een kruispunt op het Buitenwatersloot wordt gesubsidieerd door het Stadsgewest Haaglanden.

I. De gemeente Pijnacker-Nootdorp wil de volgende verbinding in het regionaal fietsroutenet:

30. Fietspad Pijnackerse Vaart

Als toevoeging op de regionale route over de Delftsestraatweg wordt de route langs de Pijnackerse Vaart en Swanecampen toegevoegd. Deze route is rustiger, maar heeft een kleinere ontsluitende functie dan de Delftsestraatweg. Daardoor kunnen beide routes naast elkaar bestaan.

Regionaal fietsroutenet Haaglanden



Regionaal fietsroutenet