



Fietsvisie 2023:

Fijner, veiliger, beter & vaker fietsen in de Haagse Regio

Fietsersbond Haagse Regio – Augustus 2023

1. Inleiding

Fijner, veiliger, beter en vaker fietsen in Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar en Rijswijk; dat is waar de Fietsersbond Haagse Regio zich de komende jaren hard voor wil maken. In deze fietsvisie geven we als Fietsersbond aan op welke manieren dit de komende jaren zou kunnen gebeuren. Deze visie kwam mede tot stand dankzij de input van het bestuur en leden uit de afdeling, van niet-leden via een enquête en van de besturen van onze onderafdelingen Wassenaar, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. In onze visie is onder andere de Fietsvisie 2040 van de landelijke Fietsersbond uitgewerkt voor de Haagse regio. Onze visie is van belang als inbreng bij het opstellen van de omgevingsvisie en het plan van gemeenten waarbij de ontwikkeling van duurzame mobiliteit uitgangspunt is. Als het aan ons ligt speelt de fiets een hele belangrijke rol.

Fijn en veilig fietsen is een belangrijke voorwaarde om het fietsgebruik in de Haagse Regio verder te stimuleren. Helaas is op dit moment fietsen in de Haagse Regio nog niet altijd fijn of veilig. Volgens recent onderzoek zijn er in onze regio twee keer zoveel ongelukken met fietsers vergeleken met het Nederlands gemiddelde. Den Haag spant de kroon met zo'n 12 ongelukken op 10000 inwoners op jaarbasis. Een belangrijke reden is, dat elke fietser, jong, oud, ervaren, beginneling, snel, langzaam, gewone fiets, e-bike, bakfiets, etc., kwetsbaar is ten opzichte van gemotoriseerd verkeer, en dan met name de auto. Auto's in de openbare ruimte van de Haagse Regio worden vaak beter bediend dan fietsers. Een andere reden

is dat het fietspad drukker is geworden, vaak met snellere en grotere modellen.

Om te bereiken dat fietsen in de stad beter en veiliger wordt, zijn autoluwe straten en wijken nodig, maar ook veilige, brede en goed ingerichte fietspaden. En in wijken en woonstraten moet de maximumsnelheid naar 30 km per uur. Ook een inrichting van woonwijken, die zó is dat je met de fiets gemakkelijker en sneller ergens bent dan met de auto, kan helpen om fietsen aantrekkelijker te maken. Fietsen is niet alleen fysiek gezonder, maar verbetert ook de luchtkwaliteit en zo de biodiversiteit in de stad. Door vaker de fiets te pakken wordt het leefklimaat in de wijk, buurt of stad stukken beter. We willen daarom de komende jaren het fietsgebruik zoveel mogelijk stimuleren door samen met de lokale overheid en fietspartners mee te denken over de inrichting en veiligheid van onze fietspaden en fietsvoorzieningen. Het voet- en fietsverkeer moet bij de inrichting van de openbare ruimte leidend zijn.

2. Bevorderen van Fietsgebruik

In de meeste gemeentelijke omgevingsvisies, zoals de Omgevingsvisie Den Haag 2050, wordt in de hoofdpogaven duidelijk geformuleerd dat een transitie van auto naar OV, lopen en fietsen noodzakelijk is voor een leefbare, veilige en duurzame omgeving. Niet alleen vanuit het oogpunt van de beschikbare ruimte in de stad, maar ook vanwege gestelde gezondheidseisen voor de bevolking (dagelijks meer bewegen, betere luchtkwaliteit etc). Tevens is het streven om voorzieningen, zoals scholen en winkels, meer in de nabijheid van wonen te plaatsen zodat mensen eerder de auto laten staan ten gunste van lopen of fietsen. Verder is het streven om de verkeersdruk te verminderen en inwoners vaker te laten bewegen. Het bevorderen van fietsen is hierin de meest voor de hand liggende oplossing.

De Haagse Regio is de dichtstbevolkte regio van Nederland. Dat heeft het voordeel dat

voorzieningen dichtbij zijn maar brengt wel problemen met zich mee. Luchtkwaliteit, geluid en hitte in de zomer geven stress en gezondheidsproblemen. Om gezond op te groeien en lang fit te blijven is dagelijks naar buiten gaan en bewegen noodzakelijk. Juist voor kinderen, ouderen en mensen in arme wijken is er in de stad nu te weinig ruimte om in beweging te zijn. Autoverkeer en parkeren nemen de openbare ruimte in.

In alle straten en wijken is veiligheid en groen voor iedereen nodig. Goede mobiliteit zou je niet moeten zien als iets waardoor je je altijd snel en efficiënt overal heen kunt, met files en parkeerproblemen als gevolg. Goede mobiliteit is dagelijks lopen en fietsen in je eigen wijk, het bevordert welzijn en vermindert stress voor iedereen. Veilige routes voor lopen en fietsen hebben prioriteit.

Door schonere auto's en minder vervuilende industrie is de luchtkwaliteit wel verbeterd maar doordat er meer mensen en meer auto's en vrachtverkeer is het voor omwonenden nog steeds een groot probleem, m.n. in Rijswijk met al het doorgaande autoverkeer van, naar en langs Den Haag.

In Den Haag is autorijden meestal niet nodig, alles is binnen enkele kilometers te vinden. Dagelijks naar werk, school, winkel of club fietsen of lopen zorgt dat je vanzelf gezond fit blijft, aan de norm voor gezond bewegen voldoet en minder kans hebt op overgewicht. Korte afstanden op een gewone fiets (met batterij liefst alleen voor lange afstanden, anders helpt fietsen nog niet echt om je conditie te verbeteren). Dan worden er minder autokilometers gemaakt en kan de luchtkwaliteit voor iedereen verder verbeteren.

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- het investeren in bredere (die voldoen aan CROW richtlijnen), herkenbare (rood geasfalteerde) vrijliggende fietspaden,

- meer fietsvoorzieningen rond winkelcentra, sportterreinen, scholen, parken en andere openbare voorzieningen,
- het makkelijker en toegankelijker maken van de fiets in tram, metro en trein
- het vaker monitoren van drukte op fietspaden en bij drukte maatregelen te nemen
- een experiment voor groene golven op Haagse stertroutes en andere veelgebruikte fietsroutes
- prioriteit aan fietsers bij omleidingen,
- het beschikbaar maken van betaalbare kinderfietsen (o.a. door een ruilmarkt voor tweedehands kinderfietsen)
- om de luchtkwaliteit te verbeteren door het autogebruik verder te verminderen en het fietsen actief te bevorderen
- een betere en eerlijkere verdeling van de openbare ruimte met meer ruimte voor de fiets
- Het verbeteren van de veiligheid en het verminderen van de hinder voor fietsers door verlagen van de snelheidslimiet van 50 naar 30km/u en het verplaatsen van snorfietsen en snelle, bredere fietsen van het fietspad naar de rijbaan.

3. Infrastructuur en Openbare Ruimte

De laatste jaren is in de Haagse regio sprake van een gestage groei van het fietsverkeer. En dat zal in de toekomst naar verwachting doorgaan. Met een afname van de fietsveiligheid tot gevolg. In de Omgevingsvisie 2050 van de Gemeente Den Haag wordt o.a. uit oogpunt van beschikbare ruimte in de stad en gezondheid van de bevolking dan ook duidelijk geformuleerd dat een transitie van auto naar OV, lopen en fietsen noodzakelijk is. De realisatie van deze ambitie vereist wel een veilige fietsinfrastructuur en voldoende fietsvoorzieningen in de hele regio.

Verbindingen & Kruispunten

In de landelijke visie Duurzaam Veilig Wegverkeer worden wegen ingedeeld in wegen met een verkeersfunctie (max. 50 km/u) en wegen met een verblijfsfunctie (max. 30 km/u). Voor de verkeersveiligheid is het nodig dat op

verkeersaders het auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden zijn: auto's op de rijbaan en fietsers op vrij liggende fietspaden en zodanig ingericht dat kwetsbare en langzame fietsers ook veilig kunnen verplaatsen (8&8o netwerk). Verkeer dat sneller kan dan 25 km/u (snelle e-bikes, snorfietsen), dient naar de rijbaan verwezen te worden. De rijbaan dient dan te worden veranderd naar 30 km/u.

Voor de veiligheid en het comfort van fietsers moeten fietspaden voldoende breed zijn en zonder obstakels (CROW richtlijn). De benodigde ruimte kan gewonnen worden door het aantal rij- en parkeerstroken te verkleinen. Waar (te) smalle fietspaden niet verbreed kunnen worden kan een oplossing worden gevonden in een andere weginrichting: brede duidelijk gemarkeerde fietsstroken gecombineerd met een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u, en eventueel éénrichtingsverkeer voor auto's. Verkeerswegen met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden zijn structureel onveilig: ze dienen zonder uitstel veranderd te worden van 50 km/u naar 30 km/u.

In verblijfsgebieden kunnen zich problemen voordoen met druk, snelrijdend (sluip)verkeer. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn het knippen van doorgaande routes, circulatie maatregelen waarbij auto's niet maar fietsers wel van wijk naar naastliggende wijk kunnen gaan, en inrichting van doorgaande routes (30 km/u) met voorrang voor fietsers, zoals bij de fietsstraten.

De kruisingen dienen duidelijk ingericht te zijn zonder onnatuurlijke kronkelbochtjes en opstaande eilandjes. En in geval van verkeerslichten met voldoende opstelruimte en een niet te lange cyclustijd (wachtijd bij voorkeur niet langer dan 90 sec). Naast ongelijkvloerse kruisingen (voor zeer drukke wegen) hebben rotondes met fietsers in de voorrang uit oogpunt van veiligheid de voorkeur. Bij het kruisen van brede wegen dienen de rijbanen gescheiden te zijn met een middenberm die voldoende ruimte biedt om getrapt en veilig over te kunnen steken.

Openbare Ruimte

Met de verwachte toename van verdichting en vooral hoogbouw dient er bij de inrichting van de openbare ruimte voor gezorgd te worden dat het fietsen langs en tussen deze gebouwen veilig en comfortabel mogelijk is (vermijden ruk- en valwinden). Tevens moet gestreefd worden voorzieningen, zoals scholen en winkels, meer in de nabijheid van wonen te plaatsen zodat mensen eerder de auto laten staan ten gunste van lopen of de fiets. Voorbeeld is voldoende fietsparkeer-ruimte bij OV-haltes.

Bij de inrichting van de openbare ruimte kan het fietsgebruik worden bevorderd door het opnemen van vrijliggende fietsroutes door aantrekkelijke gebieden zoals parken en plantsoenen. Het mengen van fietsers en voetgangers in drukke voetgangersgebieden dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Bij alle nieuwbouwplannen is bij de inrichting van de straten toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers leidend, daar zijn verbeteringen in nodig. Zie bijvoorbeeld in Rijswijk Buiten: een ecovriendelijke nieuwe wijk waar de auto toch weer voor gaat.

STOMP Principe & CROW richtlijnen

In onze visie wordt Den Haag een stad waar je overal kunt komen te voet, op de fiets of met de auto, maar waar de dominantie van de auto verleden tijd is. Er zijn in Den Haag in 2030 minder auto's dan nu; ze rijden minder kilometers binnen de stad en ze worden in kleinere aantallen op straat geparkeerd.

Na vijftig jaar autobezit en -gebruik te hebben gestimuleerd en geprioritiseerd heeft het Haagse college van burgemeester en wethouders in 2019 een mobiliteitstransitie aangekondigd. Twee jaar later is de Strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022 - 2040 aangenomen door de gemeenteraad waarin voor het eerst het STOMP-principe wordt genoemd. "STOMP" staat voor "stappen (wandelen), trappen (fietsen), openbaar vervoer,

maas (bv. taxis), privéauto” en geeft aan welke prioriteiten worden gesteld.

Haagse fietsers hebben eerder meegemaakt dat mooie beloftes niet worden nagekomen. Al eerder in de *Haagse Nota Mobiliteit* (2011, RIS180762a) stond dat fietsers prioriteit moeten krijgen bij de aanleg van belangrijke fietsroutes. Dat gebeurde niet. De hoogste prioriteit ging uit naar de doorstroming van de auto en de parkeercapaciteit van de auto.

In onze visie komt de gemeente haar beloftes na en wordt het STOMP-principe in de praktijk gebracht. Zo worden waar nodig parkeerplaatsen opgeheven om ruimte te maken voor fietsparkeerplaatsen, en voor de aanleg of verbreding van vrijliggende fietspaden op verkeersaders.

Kennisplatform CROW verzamelt de laatste wetenschappelijke kennis over weginfrastructuur en maakt deze beschikbaar in de vorm van publicaties. In onder andere het *Haagse Handboek Openbare Ruimte* (HOR 2013, RIS268741) staat dat de gemeente infrastructuur moet aanleggen volgens de meeste recente versies van deze CROW-publicaties. Het HOR zelf schrijft echter een aantal dingen voor die afwijken van de CROW-richtlijnen. En in de praktijk houdt de gemeente zich noch aan de CROW-richtlijnen noch aan de richtlijnen uit het eigen HOR. De reden is wederom dat de belangen van de auto voorop worden gesteld.

In onze visie wordt het HOR geactualiseerd en worden afwijkingen van de CROW-richtlijnen eruit gehaald. In onze visie houdt de gemeente zich aan de richtlijnen.

Fietsers hebben tot slot behoefte aan diefstalveilige, gemakkelijke, goed bereikbare (dicht bij de bestemming) parkeervoorzieningen. Aandacht hiervoor is vooral nodig in centrum- en stationsgebieden, oudere woonbuurten en bij openbaar vervoerhaltes. In centrum- en stationsgebieden zijn (gratis) bewaakte stallingen

gewenst. In oudere woonbuurten bieden buurtstallingen en collectieve fietskluisen (trommels) uitkomst. De Stationsschouwen van de Fietsersbond heeft een aantal problemen maar ook goede voorbeelden aan het licht gebracht.

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- Bij alle nieuwbouwplannen zijn stappen en fietsen leidend bij de inrichting van de straten (STOMP)
- vrijliggende fietspaden langs alle 50-km wegen
- zoveel mogelijk 50-km wegen naar 30-km wegen binnen de bebouwde kom
- automatische detectie van fietsers voor elk stoplicht
- duidelijke voorlichting voor deelnemers aan gedeelde ruimtes (zogenaamde shared spaces)
- goede bewaakte stalvoorzieningen bij OV stations, winkelcentra (b.v. The Mall) en veelbezochte openbare plekken
- Gemeentes in de Haagse Regio houden zich aan de meest recente CROW richtlijnen
- Gemeentes passen afwijkingen van CROW richtlijnen waar mogelijk zo snel mogelijk aan
- Toepassen van het STOMP principe in de planning van infrastructurele projecten en/of openbare ruimte
- De fietsersbond wordt vaker betrokken bij de planning, ontwikkeling en de eindfase van infrastructurele projecten die belangrijk zijn voor fietsers
- elke buurt een buurtstalling
- binnen elke gemeente een gemeentelijk fiets-service punt (voor advies, reparaties, verhuur, deelfietsen etc)
- meer nietjes bij scholen en andere openbare voorzieningen
- voldoende beschikbare OV fietsen bij OV stations

4. Regionale verbindingen verbeteren

Regionale fietsverbindingen zijn van groot belang voor doorgaande fietsers. Het gaat daarbij vaak om grotere afstanden en veel fietsers op weg naar

belangrijke bestemmingen zoals de binnenstad en werkgelegenheidsgebieden. Om die reden worden er hoge kwaliteitseisen gesteld aan regionale fietsroutes. Regionale routes moeten in verband hiermee:

- deel uitmaken van een samenhangend netwerk;
- goed aansluiten op andere hoofdroutes zoals sterfietsroutes;
- direct, veilig, snel, voldoende breed, comfortabel en aantrekkelijk zijn.

Knelpunten zijn er onder andere bij de:

- Sterroute via het Trekvljettracé: Een ontbrekende schakel hierin is de Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje). De geplande aanpassing van de voetgangersbrug stuit op bezwaren in verband met de status van de brug als monument;
- Snelfietsroute langs de A12 Zoetermeer-Den Haag: Het traject via de dorpskern van Voorburg is ongeschikt als doorgaande fietsroute. Als alternatief kan worden gedacht aan een nieuwe lage fietsbrug over de Vliet met een omleiding om de dorpskern;
- Verlengde Velostrada: een ontbrekende schakel hierin is het traject langs de spoorlijn tussen het NS station Den Haag Hollands Spoor en Voorburg-west. Bestaande barrières zijn spoorlijnen van NS, RandstadRail en de Utrechtsebaan
- Hoofd fietsroute Laak, Huis te Landelaan, Lange Kleiweg, Delft. Er zijn diverse knelpunten in het deel ervan in Rijswijk. Vooral de zeer hobbelige trottoirtegels Huis te Landelaan zijn ergerlijk, er zou asfalt moeten zijn en Kessler Park is onderdeel van de route maar er is geen ruimte voor fietsers (een 40cm brede fietsstrook is echt te smal).

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- het zo snel mogelijk oplossen van de knelpunten binnen regionale fietsverbindingen in samenspraak met de fietsersbond
- betere voorlichting over bestaande regionale fietsverbindingen om fietsgebruik binnen de Haagse regio verder te stimuleren
- stertroutes beter en duidelijker aangeven in de openbare ruimte (en niet alleen via een interactieve kaart online)
- vaker en beter samenwerken tussen de gemeenten Rijswijk, Wassenaar, Den Haag en leidschendam-Voorburg op het gebied van bereikbaarheid per fiets en aansluiting bestaande routes

5. Bestaande fietsveiligheid verbeteren

Veilig fietsen is een belangrijke voorwaarde om het fietsgebruik te stimuleren. Elke fietser is kwetsbaar ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Door het verschil in snelheid en gewicht zijn fietsers bij voorbaat kwetsbaarder. De toenemende drukte en snelheidsverschillen op het fietspad zijn ook zeker een bron van zorg. Het naleven van verkeersregels, gebruiken van het gezonde verstand en verminderen van snelheid waar dat nodig is zijn belangrijke voorwaarden voor een veilig fietspad naast een betere fysieke inrichting van de (fiets)infrastructuur.

Het aantal verkeersdoden onder fietsers en het aantal zwaargewonden neemt al jaren toe, en was sinds 1996 niet zo hoog als afgelopen jaar (bron: nieuwsbericht Fietsberaad 20 april 2023). Van de 134.000 mensen die in 2022 op de Spoedeisende Hulp terecht kwamen na een verkeersongeval was 66 procent fietser. Van deze 88.800 patiënten hadden er 57.000 ernstig letsel. In ruim een kwart van de gevallen ging het hierbij om hersenletsel. Ook bij een relatief klein fietsongeval is er vaak letsel, personen worden patiënten, belanden op de SEH of bij de huisarts, en zijn vaak dagen, zo niet weken of maanden bezig met herstel. En soms is dat herstel niet volledig. Tot slot, sowieso blijven de nare herinneringen een mensenleven bij, niet alleen voor het slachtoffer, maar ook voor de

familie, andere betrokkenen en hulpverleners. En leiden ongevallen tot andere keuzes en gedragsverandering, met alle gevolgen.

De kosten per verkeersdode worden berekend en gesteld op € 6,5 miljoen en per ernstig verkeersgewonde op €700.000,-. Directe kosten zijn bijvoorbeeld voor hulpverlening op plaats ongeval, directe medische kosten, materiële schade. Indirecte kosten zoals het verlies van arbeid, het al dan niet tijdelijk verlies van gezondheid, zijn enorme kostenposten (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid - Actualisatie maatschappelijke kosten van verkeersongevallen, Overzichtsnotitie - Martijn van der Horst, November 2022). Daarnaast is bekend dat er van uitsluitend materiële schade een enorme onderrapportage is, waarmee niet alleen kosten ondergerapporteerd worden, maar ook potentiële preventiemogelijkheden voor ernstiger fietsongevallen onbenut blijven. Voor heel Nederland werden de totale kosten van verkeersongevallen geschat op €27 miljard in 2020 ([swov.nl](https://www.swov.nl)).

Uit bovenstaande blijkt dat de kosten enorm zijn, en dus de mogelijkheden om te besparen ook. In het Haagse Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026 worden een aantal maatregelen genoemd. Mooie uitgangspunten, maar volgens de Fietsersbond Haagse Regio kan dit echter nog scherper, sneller en effectiever worden aangepakt. Uit de discussie in de gemeenteraad blijkt dat veel politieke partijen er ook zo over denken, en meer en snellere maatregelen willen. In andere grote steden in binnen- en buitenland worden ook scherpere keuzes gemaakt met goede effecten. De Fietsersbond Haagse Regio roept de gemeente Den Haag en omliggende gemeenten op om hier snel hogere prioriteit aan te geven en tot meer en sneller beleid over te gaan. Dit is niet zo moeilijk als wordt voorgesteld, en hoeft niet zo lang te duren. De voorbeelden in Nederland zijn legio.

Een recente representatieve steekproef van Veilig Verkeer Nederland over de opvattingen, motieven en weerstanden ten aanzien van rijgedrag binnen de bebouwde kom onder 1015 representatieve respondenten gaf antwoord op vragen naar opvattingen, motieven en weerstanden ten aanzien van rijgedrag binnen de bebouwde kom. Ten aanzien van 30km/uur in bebouwde kom (ipv 50km/uur) concludeert VVN op basis van dit en eerder onderzoek dat er voldoende bereidheid is onder automobilisten om zich aan een lagere snelheidslimiet te houden en dat het aanpassen van de snelheid veel verkeersdoden- en gewonden kan voorkomen. De organisatie roept gemeenten dan ook op om vaart te maken met het invoeren van 30 km/h. Het is wel duidelijk dat hierbij maatregelen nodig zijn om onbewust te hard rijden te voorkomen (Bron: nieuwsbericht Fietsberaad 18 april 2023).

Ten tweede het aanpassen van de infrastructuur: Wij roepen de gemeente hierbij nogmaals op om snel en adequaat beleid te maken tav de maximum snelheid in de bebouwde kom, niet te wachten met “Werk-met-werk”, desnoods tijdelijke maatregelen te nemen zoals rood asfalt, drempels, snelheidscamera-toezicht, meer te handhaven, etc. Hierin is echt veel meer mogelijk dan 12 straten in 4 jaar tijd. Het uitstellen van deze maatregelen leidt zeker tot meer slachtoffers en kosten!

Primaire preventie van fietsongevallen is niet alleen kosteneffectief, het voorkomt veel leed, en draagt bij aan gewenste ontwikkelingen in mobiliteit. Daarnaast moet het gevoel van veiligheid in de gewenste en noodzakelijke mobiliteitstransitie niet onderschat worden. Hoeveel moeite, oplettendheid, stress, aanpassen aan andere Het kost vaak veel oplettendheid, aanpassen aan

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- een snelheidsverlaging van 50km/uur naar 30km/uur in de bebouwde kom / 30-km wegen waar geen fietspad is (woonstraten)
- meer middelen en personeel beschikbaar voor de handhaving van overtredingen op het fietspad
- een voorlichtingscampagne over de gevaren van het gebruik van de telefoon tijdens het fietsen
- een goed onderzoek naar de oorzaken van fietsongelukken in de Haagse Regio
- betere voorlichting voor het gebruik van een helm voor specifieke doelgroepen / doeleinden
- Het verbeteren van verlichting langs fietspaden, met name op plekken waar obstakels / paaltjes zijn geplaatst.

6. Onderwijs & Voorlichting

In de dichtbevolkte Haagse regio wordt de privéauto steeds meer een gevaar en een sta-in-de-weg. Bovendien is de tijd voorbij dat de auto in de bebouwde kom het snelste vervoermiddel is. De fiets, zelfs de niet-elektrische, en het OV zijn vaak sneller. Daarom is er een nieuwe blik op de verschillende vervoersmiddelen nodig. De prioriteit die tot nu toe aan “gemak” dienen werd gegeven, is niet meer van deze tijd. Snel de privéauto pakken voor een boodschap is makkelijk voor de eigenaar, maar veroorzaakt veel ongemak voor de medegebruikers van de openbare ruimte. “Ongemak” voorkomen is zinvoller geworden. Streven naar de veiligheid, leefbaarheid en bewegingsvrijheid van alle inwoners op straat helpt daarbij.

Verkeersonderwijs

Verkeersonderwijs, bekeken vanuit dit uitgangspunt, krijgt zodoende een nieuwe vorm. Als we willen dat kinderen er plezier aan beleven om zelfstandig – lopend of met de fiets - deel te nemen aan het verkeer, zullen we ervoor moeten zorgen dat ze vaardig worden, dat ze het kunnen. Het is eng voor een kind om iets te moeten doen wat het (nog) niet kan! Sowieso wordt van elk kind vanaf 11 jaar zelfstandigheid gevraagd; dan gaan ze immers naar het voortgezet onderwijs. Vaardigheid kan worden verkregen door het

oefenen en toepassen van lopen en fietsen in een veilige omgeving met voldoende bewegingsvrijheid. In dit proces spelen basisscholen een belangrijke rol. Niet alleen door onderwijs in de school, maar ook door het faciliteren van oefenmogelijkheden buiten de schoolgrenzen, in de openbare ruimte.

Verkeersvoorlichting

Verkeersvoorlichting heeft een ander doel. Het dient de transformatie van een egocentrische kijk op de openbare ruimte naar een altruïstische kijk. Met zo'n kijk verandert de beoordeling van het gebruik en de ruimte-inname van de verschillende vervoersmiddelen. Zo kan het inzicht ontstaan dat prioriteit verlenen voor gebruik van de openbare ruimte volgens het STOP principe, profijtelijk is voor ons als samenleving als geheel. (STOP= stappen, trappen/fiets, OV, privéauto). De gemeente stelt duidelijke doelen, volgt het proces, maakt de resultaten openbaar en evalueert de voortgang met het oog op mogelijke verbeteringen.

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- meer veilige fiets- en wandelroutes naar school,
- een schoolzone bij iedere basisschool,
- een schoolverkeersplan voor elke basis- en middelbare school
- een autovrije/autoluwe schoolomgeving,
- duidelijk aangemerkte kiss-&-ride zones op veilige afstand van elke school,
- elk naar schoolgaand kind moet veilig en zelfstandig naar school kunnen wandelen of fietsen,
- een voorlichtingscampagne om ouders, personeel en leerlingen te informeren en te stimuleren om vaker met de fiets naar school te gaan,
- voldoende fietsenrekken voor kinderen en personeel zodat iedereen de fiets goed en veilig kan stallen
- een fiets- en verkeersdiploma voor alle leerlingen op de basisschool

- een fiets- en verkeerscursus aanbieden voor nieuwe Nederlanders, ouderen en middelbare scholieren
- een actief gemeentelijk fietsbeleid, waarbij het fietsgebruik actief wordt gestimuleerd met meetbare doelstellingen per deelonderwerp
- regelmatige dataverzameling en -publicatie over o.a. een doelgroepenbeleid (kinderen, ouderen, nieuwkomers), verkeersstromen, verkeersintensiteit, fietsinfrastructuur, fietsvoorzieningen en veiligheid. Aan de hand van deze data kunnen de doelstellingen gemonitord en geëvalueerd worden.
- Het promoten en beter zichtbaar maken van bestaande fietsroutes (o.a. Ster/Velostrada)

7. Knelpunten en Goede Voorbeelden

Al meer dan twintig jaar werken de gemeente Den Haag en de Fietsersbond samen aan het opheffen van knelpunten in de fietsinfrastructuur. Met beperkte middelen zijn via kleine ingrepen honderden fietsonvriendelijke situaties verbeterd. In onze visie wordt deze succesvolle aanpak toegepast in alle gemeenten van de Haagse regio en zelfs daarbuiten. De Fietsersbond Haagse Regio trekt lering uit een aantal goed verlopen projecten en hoopt zo een aantal knelpunten op te kunnen lossen.

In Den Haag:

Op te lossen knelpunten:

- Shared Spaces zoals de Grote Marktstraat
- Aanpakken van te smalle fietspaden (bijv. Prinsegracht)

Goede voorbeelden

- Het aanleggen van duurzame fietspaden met rood asfalt
- Herinrichting Schalk Burgerstraat
- Fiets Parkeerfaciliteit in binnenstad en bij stranden (Biesieklette)

In Leidschendam-Voorburg

Op te lossen knelpunten:

- N206 Leidschendam Stompwijk: te smal tweerichtingenfiets- en bromfietspad (2.50m)
- Ontbreken bewaakte fietsenstalling met oplaadmogelijkheid in de Mall of the Netherlands

Goede voorbeelden

- Zijdesingel (Velostrada) Leidschendam: verkozen als mooiste fietspad in de gemeente
- Sijtwende fietsbrug over de Vliet in de fietsroute N14

In Rijswijk

Op te lossen knelpunten:

- Van tegels naar asfalt: betere aansluiting met Den Haag door meeste fietspaden met rood asfalt te voorzien
- kruispunt Haagweg/Geestbrugweg

Goede voorbeelden

- Fietsbrug over de Vliet
- Jaagpad van Hoornbrug tot grens met Delft

In Wassenaar

Op te lossen knelpunten:

- Het ongebreideld parkeren van busjes van pakketdiensten op het fietspad waardoor de fiets of moet wachten, of de rijbaan op moet. Zelfde geldt ook voor tuinmannen die hun bussen en aanhangers deels op de stoep en deels op het fietspad parkeren.
- De openbare ruimte is niet ten gunste van fietsers is ingericht. Er zijn mooie parkeergarages genoeg, maar voor een fatsoenlijke fietsparkeerplek moet je goed zoeken.
- Verkeerslichten staan veelal afgesteld op autoverkeer, waardoor fietsers onnodig lang moeten wachten. En dan het heft in eigen hand

nemen en door rood rijden met alle gevaren van dien.

- Auto's rijden op brede wegen voorzien van glad asfalt, fietsers moeten het doen met een te smal en vaak losliggend tegelpad. Om een paar voorbeelden te noemen; het fietspad langs de Van Zuylen van Nijveltstraat en de Prinsenvweg nabij het zwembad en het Rijnlands lyceum.
- Een (landelijk) probleem is ook de drukte op het fietspad. In de loop der jaren is het daar drukker geworden, met allerlei soorten gebruikers. Meer en meer mensen stappen op de fiets, zowel recreatief of voor woon-werk verkeer. En niet alle fietsers kunnen de gevaren, snelheid, rijgedrag van medeweggebruikers goed inschatten. Helaas zijn ook in Wassenaar de meeste fietspaden niet berekend op en veilig voor de aantallen en verschillende gebruikers.
- Het Rozenplein verdient een herinrichting met speciale aandacht voor de schoolgaande jeugdige fietsers.

8. Toekomstige ontwikkelingen

In 2040 haalt 75% van de Nederlanders de dagelijkse beweegnorm, onder meer doordat ze meer zijn gaan fietsen. Dat is één van de doelstellingen in de landelijke Fietsvisie van de Fietsersbond. In de Haagse Regio voldoen nog maar weinig mensen aan deze norm en is er dus werk aan de winkel. Actief zijn en bewegen moet de norm worden voor alle inwoners in de regio. Van jongs af aan moet wandelen, fietsen en het OV vanzelfsprekend zijn, zeker in dichtbebouwde gebieden.

De fietstoekomst is al begonnen. De komst van e-bikes, speedpedelecs en fietskoeriers is een ontwikkeling die maakt dat het gebruik van fietspaden nu heel anders is dan tien jaar geleden. We zijn bovendien meer aan het fietsen, fietspaden zijn voller dan ooit. Zo vol dat nadenken over deze en andere fietstrends geen moment te vroeg komt.

De Fietsersbond Haagse Regio denkt actief mee over bijvoorbeeld:

- de grote verschillen in snelheid (en massa) tussen fietsers en de onveiligheid die deze met zich meebrengt;
- horen speedpedelecs op het fietspad? En wat te denken van brede vrachtfietsen (met soms zware lading), scootmobielen en 'mini-auto's' met bromfietskenteken?

En dan gaat het alleen nog maar over fietspaden. Ook de fiets-inclusieve inrichting van nieuwe woonwijken en een eerlijker verdeling tussen de ruimte voor auto's en fietsen op de wegen staat de komende jaren op onze agenda. Als Fietsersbond denken we niet alleen mee, we dóen ook mee, als gesprekspartner van de gemeentes.

In nieuwe wijken, zoals de Binckhorst, moet meer aandacht komen voor bereikbaarheid met de fiets. In sommige buurten zou de bereikbaarheid per fiets zelfs op de eerste plaats kunnen komen, door voorzieningen voor de auto naar de randen van de wijk te verplaatsen.

De Fietsersbond Haagse Regio pleit daarom de komende jaren voor:

- scooters, snorfietsen en speed-pedelecs binnen de bebouwde kom van het fietspad te weren.
- meer oplaadpunten voor elektrische fietsen
- De fiets op de eerste plek in nieuw te ontwikkelen gebieden en wijken
- Een bekende Hagenaar als fiets ambassadeur aanstellen of de huidige fietsburgemeester een ruim budget geven om fietsen te promoten of plannen te realiseren.

12. Nawoord

Deze visie kwam tot stand dankzij een groep enthousiaste vrijwilligers binnen onze afdeling die graag het gesprek over een visie voor de fiets wilden aangaan. Het leidde tot veel gesprekken en interessante discussies over wat we wilden bereiken als Fietsersbond Haagse Regio. Ondanks

de vele gesprekken met leden en niet-leden over hun ideeën voor de fiets in onze regio, is deze visie allesbehalve volledig. We gaan de komende jaren verder het gesprek aan en zullen deze visie te zijner tijd aanvullen en aanpassen. We zullen ook in een aparte samenvatting van deze visie onze prioriteiten aangeven voor de komende tijd. De totstandkoming van deze visie was een mooie gelegenheid om inhoudelijk het gesprek aan te gaan met onze leden. Met deze visie in de hand hopen we het fietsen in de Haagse regio de komende jaren niet alleen veiliger of beter te maken, maar ook vaker en fijner!

Werkgroep Fietsvisie | augustus 2023

Gizella Albert, Rowdy Boeyink, Dick Bredeveld, Ria Hartveld, Thomas Hood, Marcel Kleizen, Quan van der Knokke, Peter van de Pas, Jeroen Paar, Annemarie Roël-Looijenga, Kees Schmitz, Leo Staal

Contact:

haagseregio@fietsersbond.nl

