



GEMEENTE HILLEGOM

Hoofdstraat 115 2181 EC Hillegom
Postbus 32, 2180 AA Hillegom

T 14 0252
F 0252 – 537 290
E info@hillegom.nl
I www.hillegom.nl

Auteur(s): Mina Yarim

Versie:

Datum: 19-04-2016

Fietsplan gemeente Hillegom 2016–2020

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding.....	3
1.1 Doel fietsplan.....	3
1.2 Gemeentelijke beleidsuitgangspunten.....	3
1.3 Beleidsuitgangspunten van hogere overheden.....	4
1.3.1 Rijksbeleid; Nota Mobiliteit.....	4
1.3.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan, 2008.....	4
1.4 Leeswijzer.....	5
2. De beleidsvisie.....	6
2.1 Beleidsvisie voor fietsinfrastructuur.....	6
2.2 Beleidsthema's van het fietsplan.....	6
3. Kwaliteitseisen fietsnetwerk.....	9

3.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk binnen de bebouwde kom.....	9
3.2 Kwaliteitseisen fietsnetwerk buiten de bebouwde kom.....	10
4. Een concrete aanpak.....	11
4.1 Planning.....	11
Literatuurlijst.....	13

1. Inleiding

De fiets is op alle schaalniveaus een belangrijk vervoermiddel. Als onderdeel van de vervoersketen, als zelfstandig vervoermiddel om te komen op de plek van bestemming of voor recreatief gebruik. Het fietsen weet zich als vervoerswijze in Nederland goed te handhaven. Dit heeft tot gevolg dat de beleidsmatige aandacht voor het fietsen als integraal onderdeel van gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid groter wordt. Trends als welvaartsverhoging, toename van tweeverdienershuishoudens, grotere ruimtelijke spreiding en vergrijzing zouden namelijk tot een afname van het fietsgebruik kunnen leiden.

1.1 Doel fietsplan

Het fietsplan heeft tot doel om samen met andere partijen fietsbevorderende maatregelen te realiseren. Tevens heeft het fietsplan tot doel om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

1.2 Gemeentelijke beleidsuitgangspunten

In 2009 is het Hillegoms Verkeer- en Vervoer Plan (HVVP) vastgesteld met daarin het beleid voor de gemeente voor de komende jaren. Beleidsmatig is er in het HVVP aandacht besteed aan het fietsverkeer.

De hoofddoelstelling zoals geformuleerd in het HVVP is bevordering van het fietsgebruik binnen de gemeente en tussen de gemeentes. Het betreft met name het fietsgebruik op de korte ritten tot 7,5 km (Hillegoms Verkeer en Vervoer Plan, Gemeente Hillegom, 2009). De introductie van de elektrische fiets heeft de actieradius sterk vergroot. Van de gemiddeld 7,5 km die in het HVVP nog werd genoemd tot 15 km en meer.

In 2001 is er een fietsverkeeronderzoek gehouden door de Fietzersbond. Dit onderzoek resulteerde in de Fietsbalans. De Fietsbalans maakt het fietsgebruik in de regio inzichtelijk. Uit de Fietsbalans is gebleken dat het fietsgebruik in Hillegom 3% lager lag dan in overeenkomstige gemeenten. Een reden hiervoor kan de gebrekkige kwaliteit van de fietsinfrastructuur op een aantal locaties zijn en het slechte comfort van de fietsinfrastructuur, zoals langs de N208 tussen Hillegom en Bennebroek. In het HVVP worden de volgende knelpunten benoemd (Hillegoms Verkeer en Vervoer Plan, Gemeente Hillegom, 2009):

- Ontbrekende, onvolledige schakels of tekortkomingen in het fietspaden- netwerk langs hoofdwegen;
- (kleine) onvolkomenheden in het comfort voor fietsers, zoals doorsteken in woongebieden, mede gebruikmaken van voetgangersvoorzieningen als bruggetjes, e.d.;

- Stallingvoorzieningen¹.

Het fietsverkeeronderzoek is een oud onderzoek en mogelijk ligt de situatie nu (in 2015) iets gunstiger, maar de omstandigheden die het gebruik van de fiets negatief beïnvloeden zijn er nog steeds. Vandaar de noodzaak om die omstandigheden ten gunste van de fietsers aan te passen (te verbeteren).

Om het beoogde doel te behalen, het bevorderen van het fietsgebruik op de korte ritten tot 7,5 km, is de ambitie om een optimaal veilig, comfortabel en bereikbaar fietsnetwerk aan te bieden (Hillegoms Verkeer en Vervoer Plan, Gemeente Hillegom, 2009). Realisatie van dit doel zal tevens bijdragen aan vermindering van het gebruik van de auto en aan verbetering van de leefbaarheid.

1.3 Beleidsuitgangspunten van hogere overheden

Naast het gemeentelijke beleid is ook het beleid van hogere overheden van toepassing op het fietsplan van Hillegom. Bepaalde aspecten uit rijks- en provinciaal beleid moeten namelijk doorwerken in gemeentelijke plannen, zoals de essentiële herkenbaarheidskenmerken en het provinciaal verkeers- en vervoerplan.

1.3.1 Rijksbeleid; Nota Mobiliteit

Op basis van de Nota Mobiliteit moet de gemeente Hillegom in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg, en in het kader van beheer en onderhoud, zorgen voor het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken op de wegen. Zo moeten er op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/h) vrijliggende fietspaden of fietsstroken aanwezig zijn.

Het Rijk schrijft verder voor dat de gemeente onder meer moet zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Parkeervoorzieningen voor fietsers moeten op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. En bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet de gemeente zorg dragen voor een goede fietsverbinding met zowel het centrum van de gemeente als met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets.

1.3.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan, 2008

In 2008 is het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan vastgesteld. Langzaam verkeer krijgt in dit provinciale beleidsplan een prominente plaats. Fietsen is een belangrijke hoofdtransportwijze en ook in het voor- en natransport is dit een onmisbaar element in

¹ In het HVVP zijn de stallingvoorzieningen ook als knelpunt benoemd: *“Doordat fietsenstallingen te ver weg liggen, niet goed bruikbaar of niet veilig zijn, staan de stallingen leeg (...) De stallingvoorzieningen voor fiets en bromfiets worden waar nodig aangevuld en/ of aangepast aan de vraag van (brom) fietsers.”* De stallingfaciliteiten zijn na de vaststelling van het HVVP sterk verbeterd, maar blijven de nodige aandacht vragen.

het ketenvervoer. De provincie zet met name in op de volgende aspecten (Provincie Zuid Holland, 2008): het realiseren van fietsenstallingen bij stadscentra, stations en haltes van het openbaar vervoer; versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; het verbeteren van de veiligheid van fietsers; het completeren van het provinciaal fietsroutenetwerk en in stand houden van de fietspaden langs de provinciale wegen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de beleidsvisie voor fietsinfrastructuur gepresenteerd. De beleidsvisie vertaalt zich vervolgens in een aantal beleidsthema's van het fietsplan.

De gemeente Hillegom hanteert de aanbevelingen en richtlijnen van het kennisplatform CROW als uitgangspunt. Het doel van het formuleren van kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk (hoofdstuk 3) is het bieden van een toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk.

In Hoofdstuk 4 worden verbetervoorstellen benoemd waarmee de gemeente de komende jaren het fietsgebruik wil vergroten.

2. De beleidsvisie

De gemeente streeft naar het vergroten van het fietsgebruik. De beleidsvisie vertaalt dit doel naar de manier waarop dit moet worden bereikt.

2.1 Beleidsvisie voor fietsinfrastructuur

Om het fietsgebruik te stimuleren moet gemeente Hillegom over een hoogwaardig fietsnetwerk beschikken. Om dit te realiseren moet voldaan worden (Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW, 2006):

- Comfort, door zo weinig mogelijk hinder en oponthoud als gevolg van knelpunten in de infrastructuur op te nemen;
- Veiligheid, waarbij het fietsnetwerk de veiligheid van de fietsers en het overige verkeer waarborgt;
- Samenhang, aansluiten op herkomst en bestemmingen van fietsers;
- Directheid, met een minimale omrijdafstand en zo weinig mogelijk oponthoud;

Naast de hierboven genoemde hoofdeisen is goed beheer en onderhoud van het fietsnetwerk een belangrijk aspect. Dit hangt ook nauw samen met het comfort en veiligheid van de routes.

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan goede en veilige fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om de fiets gemakkelijk op een veilige plek te parkeren. Het aanbieden van fietsparkeervoorzieningen blijft de nodige aandacht vragen.

2.2 Beleidsthema's van het fietsplan

De bovengenoemde beleidsvisie voor fietsinfrastructuur vertaalt zich voor de gemeente Hillegom in de volgende beleidsthema's van het fietsplan:

1 Veilig en comfortabel fietsen binnen Hillegom

- Om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren streeft de gemeente naar realisatie van vrijliggende fietspaden, in rood asfaltverharding, langs het hoofdwegennet (alle gebiedsontsluitingswegen die onderdeel uitmaken van het fietsroutenetwerk);
- Om de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen worden fietsstroken uitsluitend voor belangrijke fietsroutes langs de gebiedsontsluitingswegen (50 km/h wegen) gerealiseerd;
- Fietsers op fietspaden langs wegen hebben bij kruisingen van die wegen voorrang op het afslaan de autoverkeer en op het verkeer van de zijwegen;
- Onder bepaalde voorwaarden kunnen fietsers op fietspaden in twee richtingen rijden. In de praktijk blijkt dat fietsers voor directe(re) en korte(re) routes kiezen en weleens tegen het verkeer in op een fietspad rijden. Vanuit het realiseren van optimale fietsbereikbaarheid is het te overwegen om soms fietsverkeer in twee

richtingen op fietspaden toe te staan. Onder de voorwaarde dat de breedte van het fietspad toereikend is. Leidraad daarvoor is de “Ontwerpwijzer fietsverkeer” van het CROW. Bij herinrichtingen en groot onderhoud zal per fietspad worden bekeken wat de meest ideale situatie is;

- Waar mogelijk en nuttig fietsers en voetgangers samen laten gaan. In lid 2, letter e, van artikel 8 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) wordt de mogelijkheid geboden om te regelen dat het is toegestaan om op voetpaden te fietsen. De rechtsfiguur die op grond van die mogelijkheid kan worden gecreëerd, is erop gericht dat de voetgangers en de fietsers gezamenlijk gebruik van het pad maken en wel op een zodanige wijze dat zij elkaar onderling niet hinderen;
- Binnen de wijken moeten wijkwinkelcentra en scholen goed en veilig bereikbaar zijn (eigen fietsverbindingen tussen wijken voorzieningen, niet gekoppeld aan het autowegennet);
- De gemeente zet in op publieksacties en voorlichting en educatie op scholen. Scholen worden gestimuleerd deel te nemen aan het Verkeersveiligheidslabel en de fietsverlichtingscampagne. Daarnaast moeten de acties en activiteiten georganiseerd door organisaties als Fietsersbond en VVN worden bevorderd door het verstrekken van subsidie voor de organisatie waarbij het thema fiets centraal staat;
- Sinds 2013 is elke gemeente verplicht een fietsveiligheidsplan te hebben. Een compleet plan voor Hillegom zal worden opgesteld en ondergebracht worden in het Handboek inrichting 30 km/h straten en 30 km/h zones. Een aantal verbetervoorstellen uit paragraaf 4.1 zullen ook hier aan worden toegevoegd.

2 Inzetten op kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen en toegankelijkheid bij belangrijke bestemmingslocaties

- Kwaliteit, kwantiteit, ligging ten opzichte van de bestemming en toegankelijkheid van fietsenstallingen zijn essentieel om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren;
- De kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen blijft de nodige aandacht verdienen op de volgende belangrijke bestemmingspunten: het kernwinkelgebied, bedrijventerreinen, schoollocaties (basis- en voortgezet onderwijs), bushaltelocaties, NS- station Hillegom;
- Bouwplannen moeten worden getoetst aan fietsparkeernormen (CROW- uitgave “Leidraad Fietsparkeren”, 2010).

3 Bedrijventerreinen en winkelcentra zijn goed per fiets bereikbaar

- Veel werknemers van de bedrijventerreinen zijn woonachtig binnen de 7,5 km-grens. Om het fietsgebruik te stimuleren zijn goede fietsvoorzieningen op deze terreinen noodzakelijk.

4 Verbindingen naar omliggende kernen verbeteren

- Buurgemeenten liggen op fietsafstand van gemeente Hillegom. Afstemming met de omliggende gemeente is daarom vereist. De actieradius voor de fiets is de laatste jaren fors toegenomen. De elektrische fiets heeft zich een vaste plek verworven in het verkeer. Niet alleen senioren maar ook jongeren maken steeds meer gebruik van deze faciliteit. De grotere steden, zoals Haarlem, Leiden en Hoofddorp worden op deze manier voor steeds meer categorieën van fietsers beter bereikbaar per fiets. Door gerichte maatregelen wordt ingezet op verhoging van het fietscomfort tussen deze kernen. Te denken valt aan betere aansluitingen op het hoofdfietsnet, realiseren van ontbrekende schakels en betere doorstroming op kruispunten.

5 Inzetten op mobiliteitsmanagement

- Om gedragsbeïnvloeding bij bedrijven en instellingen te bewerkstelligen moet de gemeente bedrijven en instellingen stimuleren om een fietsplan op te stellen om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren. De gemeente zal in de contacten met het bedrijfsleven van Hillegom dit onderwerp aan de orde stellen.

3. Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Het doel van het formuleren van kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk is het bieden van een toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk. De fietsroutes dienen aan een pakket van eisen te voldoen, zodat een aantrekkelijk en hoogwaardig fietsnetwerk ontstaat.

Het is van belang om zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fietsnetwerk te creëren dat afgestemd is in vorm, functie en gebruik. In de hier opvolgende paragrafen zijn kwaliteitseisen opgesteld aan de hand van de CROW- publicatie “Ontwerpwijzer fietsverkeer”. Deze publicatie gaat in op het opstellen en inrichten van fietsnetwerken.

In de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk wordt een onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute binnen en buiten de bebouwde kom. Reden hiervoor zijn de ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen tussen beide situaties. De kwaliteitseisen gelden voor zowel bestaande als nieuwe situaties. Voor het gehele fietsnetwerk op 30 km/h wegen worden geen aparte fietsvoorzieningen getroffen. De 30 km/h inrichting moet een goede en verkeersveilige basis bieden voor fietsers.

3.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

Hoofdeis fietsnetwerk	Criteria	Primaire fietsroutes	Secundaire en recreatieve fietsroutes
Comfort	verharding	Rood asfalt	Voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	Erftoegangsweg – 30 km/h –fietsstraten of een gemengd profiel (snelheidsremmende maatregelen zijn gewenst); Gebiedsontsluitingsweg – 50 km/h –eenrichting: > 1,70 meter –tweerichtingen: > 2,50 meter (voorkeur 3,00 meter)	Erftoegangsweg – 30 km/h –fietsstraat kan goede oplossing zijn Gebiedsontsluitingsweg – 50 km/h –eenrichting: > 2,00 meter –tweerichtingen: > 3,00 meter
	verlichting	Ter hoogte van belangrijke oversteeklocaties en op solitaire fietspaden	Ter hoogte van belangrijke oversteeklocaties en op solitaire fietspaden
Veiligheid	bewegwijzering	Op kruispunten in het hoofdwegennet	Op kruispunten in het hoofdwegennet
	voorrangs regeling	–Bij rotondes: fietser in voorrang –Bij verkeerslichten: fietser conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller) –Fietzers op fietspaden langs wegen hebben bij kruisingen van die wegen voorrang op het afslaande autoverkeer en op het verkeer van de zijwegen	–Bij rotondes: fietser in voorrang –Bij verkeerslichten: fietser conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller) –Fietzers op fietspaden langs wegen hebben bij kruisingen van die wegen voorrang op het afslaande autoverkeer en op het verkeer van de zijwegen
Samenhang	compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels	Aanleggen ontbrekende schakels

Tabel 1: Kwaliteitseisen fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

3.2 Kwaliteitseisen fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Hoofdeis fietsnetwerk	Criteria	Primaire fietsroutes	Secundaire en recreatieve fietsroutes
Comfort	verharding	Rood asfalt	Voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	Erftoegangsweg – 60 km/h –vrijliggend eenrichting: > 2,50 meter –vrijliggend tweerichtingen: > 3,50 meter	Erftoegangsweg – 60 km/h –fiets (suggestie) strook: > 1,70 meter
	verlichting	–eenrichtingsfietspaden –belangrijke oversteeklocaties	–tweerichtingsfietspaden
	bewegwijzering	Op kruispunten van hoofdwegen	Op kruispunten van hoofdwegen
Veiligheid	voorrangs regeling	–Bij rotondes: fietser uit voorrang –Bij verkeerslichten: fietser conflictvrij	–Bij rotondes: fietser uit voorrang –Bij verkeerslichten: fietser conflictvrij
Samenhang	compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels	Aanleggen ontbrekende schakels

Tabel 2: Kwaliteitseisen fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Bovenstaande kwaliteitseisen gelden als voorkeursnormen. Er moet altijd gestreefd worden naar het realiseren van een fietsnetwerk dat voldoet aan deze voorkeursnormen. Daar waar de voorkeursnormen echter niet realiseerbaar zijn, kan hiervan bij uitzondering en beargumenteerd worden afgeweken.

4. Een concrete aanpak

In deze paragraaf worden een aantal verbetervoorstellen benoemd waarmee de gemeente de komende vijf jaren het fietsgebruik kan vergroten. De verbetervoorstellen zijn in samenspraak met de Fietzersbond, VVN, verkeerskundigen, wegbeheerders en verkeersadviseur van de politie benoemd. De voorstellen kunnen worden onderscheiden in:

- In studie te nemen voorstellen;
- Kleine maatregelen, zoals het plaatsen van verkeersborden;
- Grootschalige voorzieningen.

In paragraaf 2.3 zijn de verbetervoorstellen uitgewerkt in locatie/ situatie, de te nemen actie, planning en schatting van kosten. Bij iedere reconstructie in de openbare ruimte dient getoetst te worden of gelijktijdig met de aanpassing van die openbare ruimte de beleidsvoornemens uit het fietsplan gerealiseerd kunnen worden. Dat kan zijn in het kader van (groot) onderhoud, maar ook bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Aanbevolen wordt om na realisatie van de voornaamste verbeteringen opnieuw een Fietsbalans uit te voeren om vast te stellen of en hoeveel het fietsgebruik in Hillegom is gestegen (in vergelijking met overeenkomstige gemeenten).

De gemeente is verantwoordelijk voor de lokale infrastructuur en neemt de taak op zich om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te versterken. De maatschappelijke organisatie, Fietzersbond en VVN, hebben grote kracht in voorlichting en promotie en daarom zullen zij daar in een belangrijke rol vervullen. Bij de uitvoering van de projecten kan afhankelijk van de aard ook samenwerking worden gezocht met politie, buurgemeenten, provincie, et cetera.

4.1 Planning

Hieronder zijn de voorstellen voor verbetering opgenomen en voorzien van een tijdspad.

Voor enkele verbetervoorstellen moet nog een kostenraming worden opgesteld. Deze zullen in een later stadium worden gemaakt wanneer definitief voor het realiseren van de maatregel is gekozen. Het betreft de P.M. posten.

NR	OMSCHRIJVING	ACTIE	PLANNING	INSCHATTING KOSTEN IN €	Budget
1	Asfalt toepassen op fietspaden langs het hoofdwegennet	–Fietspaden langs de N208 tot Bennebroek –Fietspaden langs de Pastoorslaan	In studie	350.000,–	N208 fase 3
2	Toepassen 2-richtingen fietspad	Oostelijk fietspad Weerlaan nabij Vossepolder	Na voltooiing De Vossep. + realisatie fase 3 N208	125.850,–	Greex. Vossepolder
3	Voetgangers, net als fietsers, op bestaande rotondes in de voorrang:	–Ronde Olympiaweg/ Garbialaan –Ronde Olympiaweg/ Meerlaan –Ronde Voltstraat –Ronde Einsteinweg/ Ringvaartterrein –Ronde Pastoorslaan/ Weerestein	Nader te bepalen	P.M.	HVVP
4	Molenstraat fietsstraat		In studie 2017	128.570,– (waarvan 26.000,– projectsubsidie)	Onderhoudsbudget/ Centrumplannen
5	Stationsweg fietsstraat		2017	P.M.	Onderhoudsbudget
6	(Daar waar mogelijk) Fietsers en voetgangers samen laten gaan	–Hoofdstraat ook op zaterdag openstellen voor de fietsers –Voetpad westelijk langs zwembad openstellen	In studie 2017/2018	1.600,–	Centrumplannen + HVVP
7	Oversteek en opstelplek realiseren van zuidelijk fietspad Beeklaan naar Parallelweg	In het kader van Grootschalig Onderhoud N442	2016		Provincie Zuid Holland
8	Fietsruimte op en nabij Meerbrug vergroten: –Op de brug instellen eenrichtingsverkeer –Voor en na de brug anders inrichten in combinatie met voetpad: fietsstrook realiseren	In overleg met Haarlemmermeer, Provincie Zuid- Holland en Noord- Holland.	Nader te bepalen	P.M.	Beheerbudget/ HVVP
9	Reductie aantal fietspaaltjes	Uitvoering geven aan de inventarisatielijst fietspaaltjes	2016/2017	P.M.	HVVP
10	Ontbrekende deel fietsstrook Pr Irenelaan (bij N208)	N208 fase 3	2016/2017	3.150,–	N208, fase3
11	Fietsparkeervoorzieningen uitbreiden bij bushaltes	Wordt nader onderzocht in samenhang met de vernieuwingen van deabri's.	2016/ 2017	P.M.	HVVP
12	Stimuleren fietsgebruik bij bedrijven, scholen en inwoners	Inzetten op toegankelijkheid van stallingen bij voorzieningenconcentraties; stallingen op eigen terrein realiseren.	2016– 2020	P.M.	HVVP

Literatuurlijst

CROW (2006) *Ontwerpwijzer fietsverkeer*. Publicatie 237. CROW, Ede.

CROW (2010) *Leidraad fietsparkeren*. Publicatie 291. CROW, Ede.

Gemeente Hillegom (2009) *Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan*. Gemeente Hillegom, Hillegom.

Provincie Zuid Holland (2008) *Zuid- Holland méér op de fiets. Fietsplan 2008*. Provincie Zuid Holland, Den Haag.