

42
Z8 - f127

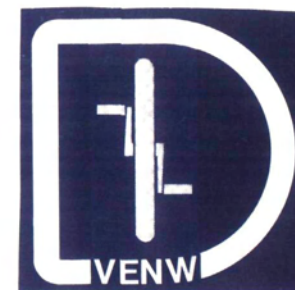
28-110
LLIN REGENTESSEPLEIN

NS HENDRIKSTRAAT WEIMARSTR

STRAAT KONINGSPLEI

ENT

ALBARDASTRAAT
1877 - 1957



DEMONSTRATIE-FIETSRUTE DEN HAAG 1975-1979

Inhoud

blz.

1.	Algemeen: beleidsachtergronden en ontwikkelingen in het bromfietsverkeer	3
2.	Vorbereiding van de plannen	7
	2.1 Technische vorbereiding	7
	2.2 Procedures	9
	2.3 Overleg met bewoners en andere belanghebbenden	10
3.	Vormgeving van de fietsroute	11
	3.1 Uitgangspunten voor de vormgeving	11
	3.2 Toelichtingen op de vormgeving	13
4.	Uitvoering en financiën	37
5.	Onderzoek	39
6.	En verder ...	41

Deze brochure is samengesteld door de Dienst Gemeentewerken 's-Gravenhage in samenwerking met de afdeling Voorlichting stadhuis 's-Gravenhage en Rijkswaterstaat.
Vormgeving: Wagner & De Wit, Den Haag
Druk: Samsom-Sijthoff grafische bedrijven bv Alphen aan den Rijn
Foto's: Foto-afdelingen Dienst Gemeentewerken en Dienst voor de Stadsontwikkeling gemeente 's-Gravenhage
De brochure is verkrijgbaar bij de Afdeling Publieksvoorlichting van de Rijkswaterstaat Koningskade 4 Den Haag
070-264011

juni 1978



In het kader van het Meerjarenplan Personenvervoer zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat demonstratieprojecten voor het (brom)fietsverkeer geïntroduceerd (september 1975). Deze twee projecten worden gerealiseerd in Tilburg en Den Haag.

In deze nota zal het Haagse project worden gevolgd vanaf de eerste beleidsbeslissingen (1975) tot en met de uitvoering van de eerste 5 kilometer van de in totaal ca. 10 kilometer lange fietsroute.

figuur 1

SCHEVENINGEN

NW. WALDECK

CENTRUM

MARIJKEVE

Fietsroutes volgens het verkeerscirculatieplan 1975

2

Het beleid

In het beleidsprogramma van de gemeente 's-Gravenhage voor de jaren 1974-1978 is in het hoofdstuk "Verkeer en Vervoer" als doelstelling opgenomen dat het verkeer ondergeschikt moet zijn aan de leefbaarheid van de stad.

Afremming van de groei van het particuliere auto-verkeer ten gunste van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is daarvoor nodig.

Als een van de meest effectieve maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren wordt gezien de aanleg van veilige, comfortabele fietsroutes.

In het Verkeerscirculatieplan 1975, door de gemeenteraad vastgesteld in juli 1975, wordt dan ook voorgesteld op wegen waar concentraties van fietsers zijn te verwachten, speciale fietsroutes aan te leggen (figuur 1).

Voordat voorstellen voor een van deze fietsroutes aan de gemeenteraad konden worden voorgelegd, kondigde de Minister van Verkeer en Waterstaat aan, dat hij de aanleg van twee 'demonstratie-fietsroutes', één in een middelgrote en één in een grote stad, wil bevorderen.

De minister heeft de gemeente aangeboden de aanleg van de fietsroute van Nieuw-Waldeck naar het Centrum, uitgebreid met een doorgaande route via het Centrum naar Mariahoeve, voor rekening van het rijk te nemen.

In de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van september 1975 aan het gemeentebestuur van Den Haag somt de minister een aantal voorwaarden op waaraan de fietsroute vanwege het demonstratiekarakter moet voldoen:

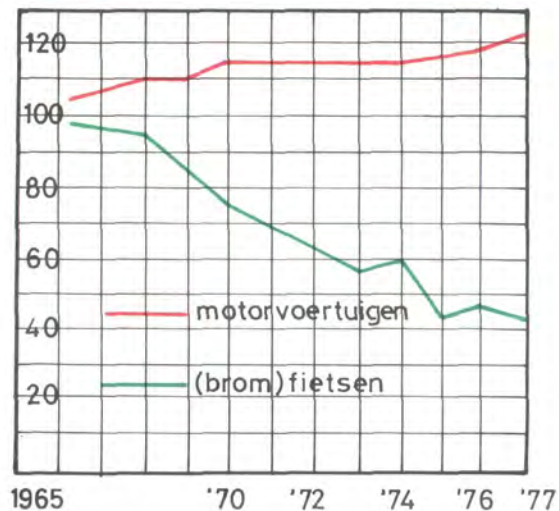
- het tijdstip van gereedkomen dient eind 1976 te zijn, gezien de actualiteitswaarde van een demonstratieproject;

- voor- en nastudie ten aanzien van de effecten van de hoogwaardige fietsroute moet mogelijk zijn;
- het demonstratiekarakter vereist dat in de fietsroute een aantal relevante elementen opgenomen is, zoals bruggen, tunnels, voorrangsregelingen, etc.

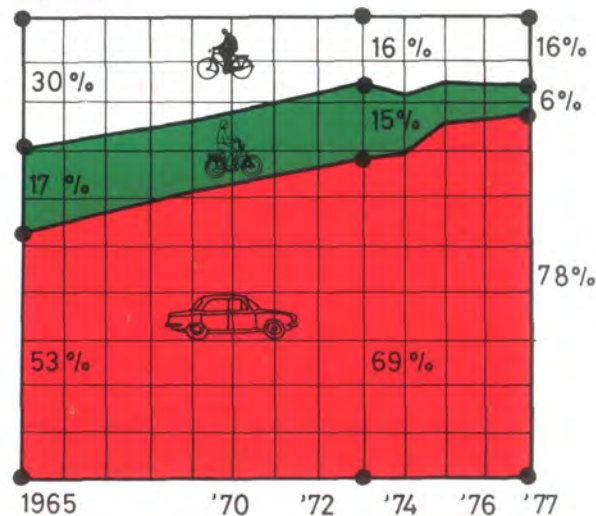
De gemeente aanvaardde het aanbod en berichtte de minister dat alles in het werk zou worden gesteld om de route voor het einde van 1976 tot stand te brengen.

Op 15 maart 1976 aanvaardde de gemeenteraad van Den Haag het voorstel tot de aanleg van de demonstratie-fietsroute.

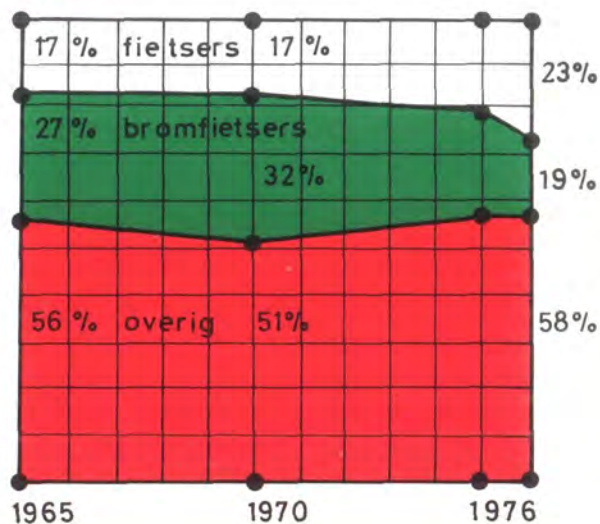
Figuur 2



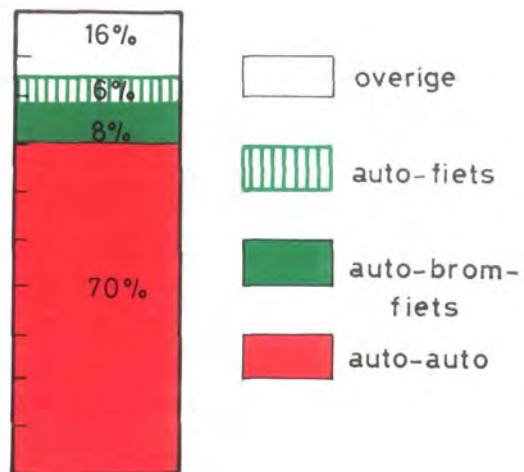
Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5



Figuur 2:
Ontwikkeling van het langzaam verkeer en motorvoertuigenverkeer in Den Haag sinds 1965

Figuur 3:
Aandeel fietsverkeer en bromfietsverkeer in het totaal particulier verkeer in Den Haag

Figuur 4:
Aantal zwaar gewonden en gedode (brom)-fietsers in percentages van het totaal aantal verkeersslachtoffers

Figuur 5:
Ongevallen uitgesplitst naar betrokken verkeersdeelnemers

Ontwikkelingen in het fietsverkeer

Het gebruik van de fiets en de bromfiets is sinds de zestiger jaren sterk afgenomen. De oorzaken hiervan zijn algemeen bekend.

Het voor grote groepen van de bevolking bereikbaar worden van de veel comfortabelere, snellere en meer bescherming biedende auto deed velen overstappen op dit vervoermiddel.

Het daardoor intensiever wordende autoverkeer bracht met zich mee, dat fietser en bromfietser een kleiner deel van de beschikbare ruimte in de straten kregen toebedeeld; fietspaden, bestemd voor een met de stijging van de welvaart uitstervend ras, zo dacht men, werden omgespit, instelling van eenrichting-verkeer ten behoeve van doorstroming van het autoverkeer verbrak fietsverbindingen; kortom, een complex van maatregelen ter bevordering van het autoverkeer maakte het fietsen steeds meer tot een onaantrekkelijk gebeuren.

Nauw verband hiermee hield en houdt het schrikbarende hoge aandeel van de (brom)fietsers in het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden.

Van 1960 tot 1970 nam het gebruik van de fiets en de bromfiets met gemiddeld 6% per jaar af. Sinds 1970 echter trad een stabilisering op (figuur 2 en 3). Het aantal bromfietsers neemt met gemiddeld 2% per jaar af.

Verwacht wordt dat weinig zal veranderen aan het geschetste beeld, indien hoeveelheid en kwaliteit van de aanwezige fietsvoorzieningen niet ingrijpend worden verhoogd.

Dit geldt voor het bijzonder ongunstige ongevallebeeld (figuur 4). In 1976 werden ongeveer 300 fietsers en bromfietsers gedood of zwaar gewond bij een verkeersongeval; evenals in voorgaande jaren is dit ca. 42% van het totaal aantal zwaar gewonde en

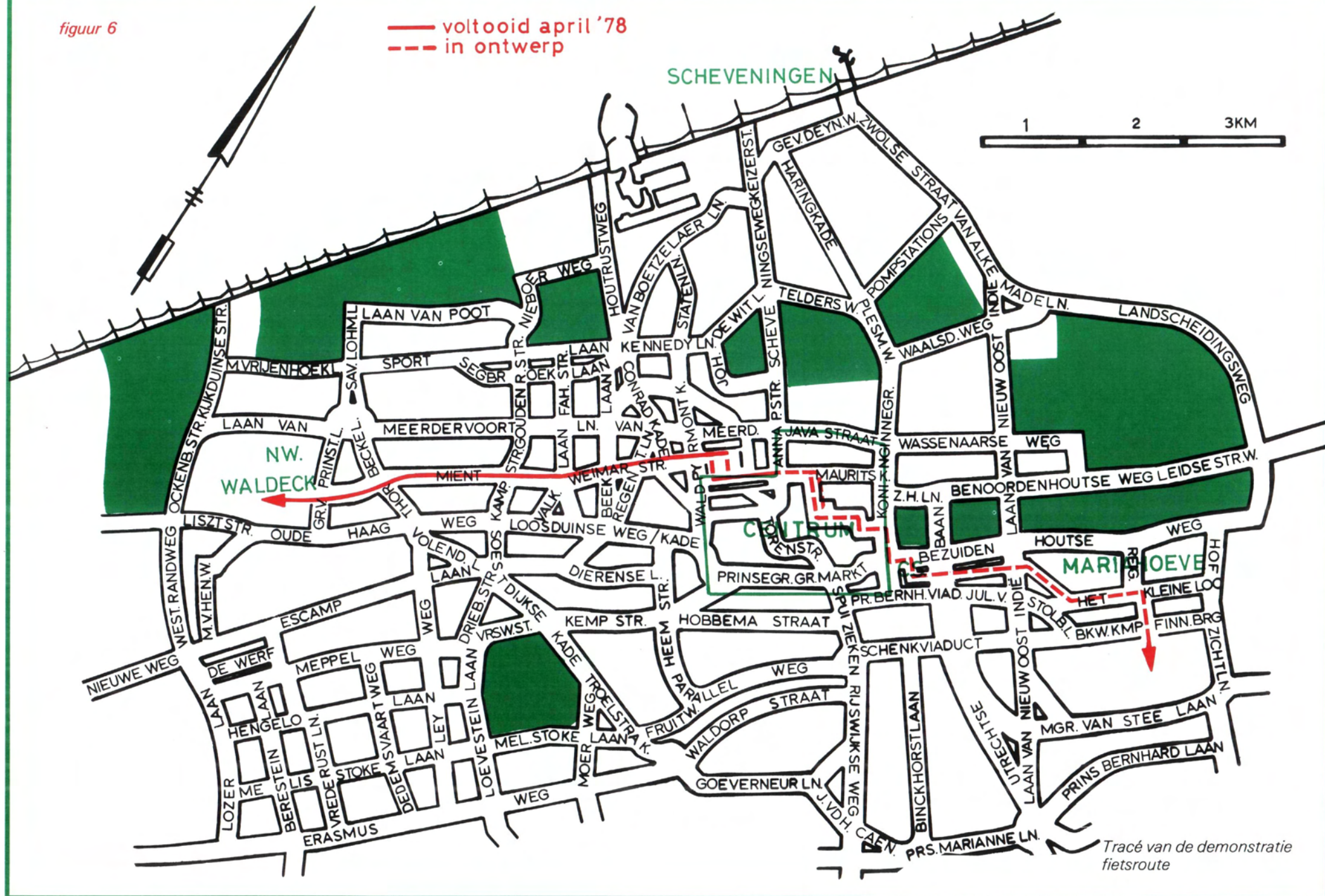
gedode weggebruikers en dit bij een aandeel van slechts 22% van het totaal aantal verkeersdeelnemers!

Uit de grafiek van figuur 4 blijkt dat de bromfietsers grotere risico's in het verkeer 'lopen' dan fietsers. Dit blijkt o.m. ook uit het relatief grote aantal aanrijdingen tussen bromfietsers en auto's (figuur 5).

Het is duidelijk dat het zeer hoge ongevalsrisico dat fietsers en bromfietsers ondervinden, vooral een gevolg is van conflicten met het autoverkeer; ongevallen tussen bromfietsers en fietsers (circa 0,5% van het totaal aantal geregistreerde ongevallen), bromfietsers en voetgangers (circa 0,6%) komen relatief weinig voor.

Scheiding van auto- en fietsverkeer, maar vooral van auto- en bromfietsverkeer lijkt, gezien het ongevallebeeld, noodzakelijk om de verkeersveiligheid voor kwetsbare (brom)fietsers te verhogen.

— voltooid april '78
--- in ontwerp



2. Voorbereiding van de plannen

2.1. Technische voorbereiding

De technische voorbereiding van de plannen vindt plaats bij de Dienst der Gemeentewerken. Deze voorbereiding omvat o.a. het opstellen van plannen voor de herprofilering, maken en toetsen van alternatieven, belijningsplannen, ontwerpen van de verkeerslichten-installaties etc.

Bij deze werkzaamheden wordt nauw overleg gevoerd met de Hoofddirectie van de Rijkswaterstaat en de bij verkeersplannen normaliter betrokken gemeentelijke diensten en instellingen: Dienst voor de Stadsontwikkeling, Dienst der Gemeenteplantsoenen, secretarie-afdeling Openbare Werken, Verkeer en Vervoer (beleidsvoorbereiding), secretarie-afdeling Economische Zaken, Verkeerspolitie (mede verkeers-technische beoordeling en voorstellen voor verkeersmaatregelen), Brandweer, Gemeentelijk Energiebedrijf (aanschaf verkeersregelapparatuur).

De coördinatie van de technische zaken berust bij Gemeentewerken, de coördinatie van de beleidszaken deels bij Gemeentewerken, deels bij de secretarie-afdeling Openbare Werken, Verkeer en Vervoer.

Het overleg met het rijk vindt plaats in de "begeleidingsgroep fietsroute Den Haag". Hierin zijn vertegenwoordigd de Hoofddirectie van de Waterstaat, alsmede de directie Zuid-Holland en het merendeel van de genoemde gemeentelijke diensten.

De begeleidingsgroep heeft de uitgangspunten geformuleerd die leiden tot de definitieve tracékeuze.

Deze uitgangspunten zijn:

1. De route zal een zo rechtstreeks mogelijke verbinding moeten vormen tussen belangrijke woon-, werk- en winkelcentra, alsmede onderwijsinstellingen en openbaar vervoersvoorzieningen.
2. Het fietsverkeer zal zo weinig mogelijk hinder (conflicten, stank, lawaai) moeten ondervinden van het gemotoriseerde verkeer; concreet betekent dit

dat de fietsroute niet over hoofdtracés van het snelverkeer geleid moet worden.

3. De route moet de (brom)fietsers beschutting bieden en moet een aantrekkelijke afwisselende omgeving hebben. (zie figuur 6).

Tijdens het ontwikkelen van de voor-ontwerpen moest de keuze gemaakt worden of bromfietzers in principe overal op de fietsroute toegelaten moeten worden.

Voor het toelaten van bromfietzers pleiten aspecten als bereikbaarheid en veiligheid (groot aantal auto-bromfiets-ongevallen); tegen pleiten aspecten als geluidshinder in woongebieden en hinder voor fietsers op de route. Het handhaven van de bereikbaarheid van bestemmingen en het beperken van de conflicten met het autoverkeer hebben zwaarder gewogen: de fietsroute is overal toegankelijk voor bromfietzers.

figuur 7

SCHEVENINGEN

1 2 3KM

NW. WALDECK

1

2

3

4

5

MARIHOEVE

De vijf onderdelen van de demonstratie fietsroute

8

2.2. De procedure

De presentatie van de plannen voor de aanleg van de demonstratie-fietsroute vond plaats in september 1975. Op dat moment was weinig meer bekend dan het tracé van de zuidwestelijke tak tot aan het stadscentrum en een globaal tracé door het centrum en de noordoostelijke woonwijken. Dwarsprofielen en kruispuntontwerpen waren gereed in schetsvorm. Om de ambtelijke voorbereiding en de verdere procedure (voorlichting, inspraak, besluitvorming) fasegewijs te kunnen laten plaatsvinden, werd de route in vijf onderdelen opgesplitst; elk van die onderdelen vormt een min of meer samenhangend geheel wat betreft wegkarakteristieken en aard van de omgeving.

De vijf onderdelen zijn (zie figuur 7)

1. Albardastraat/Mient (2,2 km), wijkverzamelweg met een rijbaan van minimaal 13 m breedte. Aanliggende bebouwing: woningen, scholen, verder veel groen.
2. Weimarstraat (1,3 km), belangrijke winkelstraat, rijbaanbreedte maximaal 10,5 m.
3. Zeeheldenkwartier (1,4 km), eind 19e eeuwse wijk; de route leidt door smalle winkelstraten: Prins Hendrikstraat, Witte de Withstraat en Piet Heinstraat en smalle woonstraten: Roggeveenstraat en Van Diemenstraat.
4. Binnenstad (1,7 km). Randvoorwaarden bij het ontwerp zijn: behoud van (kort)parkeergelegenheid in de winkelstraten, goede inpassing in historische ruimten die voor een groot deel tot beschermd stadsgezicht zijn aangewezen.
5. Den Haag Centraal, Bezuidenhout, Mariahoeve (2,8 km). Tracé nog in discussie; het voorlopig vastgestelde tracé loopt langs het station Den Haag Centraal, door het gebied van de Rijkskavels, door de Theresiastraat – een belangrijke winkel-

straat –, door de De Sillestraat – een woonstraat – en door de wijkverzamelstraten Het Kleine Loo en de Reigersbergweg. Knelpunten zijn de route langs het station Den Haag Centraal (nieuwbouw rijkskantoren) en de route door de Theresiastraat (oppositie van winkeliers).

Het gemeentebestuur stelde zich voor een procedure te volgen, waarbij niet voor de vaststelling van elk route-onderdeel de goedkeuring van de raad nodig was. De gemeenteraad behoefde slechts het totale tracé in principe vast te stellen. Deze procedure, zo meende het College, zou de totstandkoming van de fietsroute bespoedigen.

Zodra een route-onderdeel in ontwerp gereed is, worden plannen voorgelegd aan de bewoners en andere belanghebbenden van de wijken rond dat route-onderdeel. Dit gebeurt in informatiebijeenkomsten, waarvoor alle bewoners van de omliggende wijken worden uitgenodigd.

De eventueel gewijzigde plannen worden, voorzien van de commentaren uit de bevolking, voorgelegd aan de raadscommissie voor Openbare Werken, Verkeer en Vervoer en de raadscommissie voor Economische Zaken, waarna Burgemeester en Wethouders de plannen vaststellen en de uitvoering kan aanvangen.

De raad koos echter op 15 maart 1976, de dag waarop het voorstel van de aanleg van de fietsroute werd voorgelegd, voor een minder snelle procedure. Alle plannen voor de verschillende fietsroute-onderdelen moeten door de raad worden vastgesteld. Vooral de weerstand die de plannen bleken op te roepen bij middenstandsorganisaties deed de raad zo besluiten.

In maart 1978 is de stand van zaken als volgt:

1. De fietsroute-onderdelen 1, 2 en 3 zijn uitgevoerd.
2. De voorstellen voor onderdeel 4 (Binnenstad) zijn op 13 maart 1978 door de gemeenteraad goedgekeurd.

2.3. Overleg met bewoners en andere belanghebbenden

De geschiedenis van de inspraak bij de planvorming van de fietsroute gaat terug tot 1973. Het was de bewonersorganisatie "De Groene Eland" (Zeeheldenkwartier), die plannen lanceerde voor de aanleg van fietspaden in de winkelstraten Prins Hendrikstraat, Witte de Withstraat en Piet Heinstraat.

Handtekeningenacties onder bewoners, winkeliers en hun klanten en een demonstratieve fietstocht zetten het pleidooi voor een rustiger en veiliger fietsklimaat in die straten kracht bij.

Het opstellen van plannen in het overleg tussen gemeente en bewonersorganisatie vorderde niet erg; pas in maart 1975 werd een plan voor een fietsroute door het Zeeheldenkwartier, met mogelijke doortrekking via Weimarstraat en Mient naar Nieuw-Waldeck, door de raadscommissie voor Openbare Werken, Verkeer en Vervoer behandeld.

Tot behandeling in de raad kwam het voorlopig niet.

Het vervolg van het overleg tussen gemeente en bewonersorganisatie over de fietsroute in het Zeeheldenkwartier vond plaats na de voorlichtingsbijeenkomst die in het kader van de demonstratie-fietsroute werd gehouden.

De informatie-avonden die zijn gehouden voor de verschillende route-onderdelen hadden een tweeledig doel:

- informeren van bewoners en winkeliers over de al vrij ver uitgewerkte plannen en
- het geven van de gelegenheid wijzigingen in de plannen aan te brengen (tracé en dwarsprofiel waren "hard").

Er werd druk gebruik gemaakt van de mogelijkheid invloed op de plannen uit te oefenen. Over het algemeen werd door de bewoners weinig fundamentele kritiek geleverd. Dit gebeurde wel door de winkeliers

uit de winkelstraten, die deel uitmaken van de route. Nog voordat de eerste informatie-avond werd gehouden protesteerden de winkeliers tegen de plannen: op 11 oktober 1975 werd het kruispunt Beeklaan/Weimarstraat geblokkeerd door auto's van woedende winkeliers.

Ook de eerste informatie-avond (Zeeheldenkwartier en Centrum) verliep in een emotionele sfeer: de ondernemers, hadden geen behoefte aan inspraak die beperkt bleef tot de mogelijkheid (kleine) wijzigingen in de plannen aan te brengen. Zij stelden - daarin gesteund door de Kamer van Koophandel en de Haagse Ondernemersfederatie - het gehele tracé ter discussie.

Veel gehoorde uitspraken waren:

- een winkelstraat leent zich niet voor de aanleg van een fietsroute
- en beperking van het autoverkeer betekent teruglopende omzetten.

Ook de wijze waarop de plannen tot stand gekomen waren, was aan kritiek onderhevig: de presentatie had een overvalachtig karakter en elke vorm van overleg zou hebben ontbroken. De informatie-avonden gaven onvoldoende gelegenheid de besluitvorming te beïnvloeden.

Na de informatie-avond voor het Zeeheldenkwartier werd aan het verwijt dat onvoldoende overleg was gepleegd tegemoetgekomen. Vele maanden duurde dit overleg dat echter niet geheel tot overeenstemming leidde.

De gemeente had echter geleerd dat het zinvol is eerst met de belangrijkste belanghebbenden (bewoners en middenstanders langs de route) enige mate van overeenstemming te hebben voordat tot voorlichting wordt overgegaan. Deze procedure werd gevolgd bij de Weimarstraat.

De resultaten van het overleg met de winkeliers in de Weimarstraat waren positief: de ondernemers waren bereid mee te werken indien aan een aantal voorwaarden werd voldaan:

- verstrekken van inkomensgarantie indien het experiment zou mislukken; niet geheel is hieraan tegemoet gekomen, wel is de bereidheid uitgesproken eventuele onevenredige schade te vergoeden.
- de winkeliers bepalen in overleg met de gemeente plaats, aantal en type van de parkeerplaatsen; hieraan is voldaan
- de winkeliers bepalen in overleg met de gemeente de aankleding (beplanting en sierbestrating) van de straat.

De stand van zaken van het overleg over de route-onderdelen Binnenstad en Bezuidenhout/Mariahoeve is als volgt:

- Binnenstad: plannen gepresenteerd in voorlichtings-avond voor bewoners Zeeheldenkwartier en Centrum; de plannen zijn sindsdien sterk gewijzigd. Overleg met de bewoners en andere belanghebbenden is afgerond
- Bezuidenhout/Mariahoeve: evenals in het onderdeel Weimarstraat is hier het overleg met belanghebbenden gestart vóórdat tot presentatie van de plannen werd overgegaan. Bij bewoners, maar vooral winkeliers, bestaan grote bezwaren tegen de aanleg van een fietsroute door met name de Theresiastraat (winkelstraat) en de De Sillestraat (woonstraat). De uitkomsten van het nog te voeren overleg zijn onzeker.

Een belangrijk resultaat dat de winkeliersorganisaties in het gevoerde overleg bereikten is de aanvaarding van een schadevergoedingsregeling op 16 januari 1978 door de gemeenteraad.

In deze verordening wordt ervan uitgegaan dat aan ondernemers, gevestigd aan of in de directe omgeving van de fietsroute schadevergoeding kan worden toegekend gedurende drie jaar na aanleg van de fietsroute. Onder schade wordt verstaan het verschil tussen het behaalde bedrijfsresultaat en het bedrijfsresultaat dat in dat jaar redelijkerwijs verwacht had mogen worden, indien dit verschil een direct gevolg is van het functioneren van de fietsroute.

3. Vormgeving van de fietsroute

3.1. Uitgangspunten voor de vormgeving

De volgende uitgangspunten voor de vormgeving zijn vastgesteld:

- a. de scheiding tussen (brom)fietsverkeer en snelverkeer zal zo goed mogelijk moeten zijn (op de wegvakken)
- b. de (brom)fietser zal kruispunten zo veilig en ongehinderd mogelijk moeten kunnen passeren
- c. de (brom)fietser krijgt een voldoende brede rijbaan, waarbij voor de overige verkeersdeelnemers de toegewezen ruimte niet onder bepaalde minimummaten behoort te komen
- d. de route zal goed herkenbaar moeten zijn
 - e. de route zal goed bereikbaar moeten zijn, vooral vanuit kruisende straten
- f. de route zal comfortabel te berijden moeten zijn
- g. de route zal een aantrekkelijke "aankleding" behoren te krijgen.

De bovenstaande uitgangspunten zijn zoveel mogelijk vertaald in kwantitatieve ontwerp "normen" (a, c), aanbevolen verkeersmaatregelen (b, d, e), eisen voor de verkeersregelingen (b), etc.

- ad a. De scheiding tussen de rijbaan voor het overige verkeer of de parkeerstrook grenzend aan de fietsroute dient minimaal 0,75 m te zijn; dit om te voorkomen dat (brom)fietsers te zeer beïnvloed worden door naast de route rijdend verkeer en/of gehinderd worden door openslaande portieren. Tevens dient er rekening mede te worden gehouden dat de veiligheidstrook ook een functie kan vervullen als groenvoorziening (minimum 2,50 m), uitstapplaats t.b.v. automobilisten en (bus)passagiers (voor buspassagiers wordt minimummaat 1,50 m) en plaatsingsruimte voor parkeer meters. De veiligheidstrook is overal langs de route

behandeld als "restruimte"; pas zodra de breedte minder wordt dan 0,75 m op een bepaald wegvak, wordt getracht ruimte te vinden in de overige marges voor de verkeersdeelnemers. Zodra ook die marges tot hun minimum zijn teruggebracht dient eventueel nog meer benodigde ruimte gevonden te worden in trottoirs, fietspad, veiligheidstrook en/of parkeerruimte, al naar gelang de gestelde randvoorwaarden.

- ad b. Met verkeerslichten geregelde kruispunten moeten conflictvrij en met een zekere vorm van prioriteit door de (brom)fietser gepasseerd kunnen worden. Een conflictvrije regeling is vooral daar nodig, waar een eenzijdig gelegen fietspad met tweerichtingverkeer gekruist wordt. De mate van prioriteit voor de (brom)fietser is afhankelijk van de overige regeltechnische randvoorwaarden. Bij een aantal verkeersregelingen zijn twee fietsfasen per cyclus gerealiseerd, terwijl meestal, bij voldoende fietsers op het fietspad, een verlenging van de fietsfase kan worden gerealiseerd.

Op niet met verkeerslichten geregelde kruispunten heeft het verkeer op de fietsroute voorrang; het fietspad wordt over de kruising doorgetrokken zodat verkeer uit kruisende straten het fietspad moeten oversteken en niet andersom. Het kruisingsvlak is zoveel mogelijk verkleind om snelheden te beperken, en de oversteek voor fietsers zo kort mogelijk te houden. Ter plaatse van de kruising zal de afstand tussen fietspad en parallel lopende rijbaan bij voorkeur 4,50 m moeten bedragen om voldoende opstelruimte te bieden aan een personenauto.

- ad c. De (brom)fietsers krijgen een eigen rijbaan, waarbij de volgende minimummaten worden

gehanteerd:

- fietsverkeer in één richting:
 $2 \times 0,75 + 2 \times 0,25 = 2,00 \text{ m}$
- (brom)fietsverkeer in één richting:
 $2 \times 1,00 + 2 \times 0,25 = 2,50 \text{ m}$
- (brom)fietsverkeer in twee richtingen:
 $2 \times 0,75 + 2 \times 1,00 + 2 \times 0,25 = 4,00 \text{ m}$

Bij de keuze van een aan te leggen fietspad voor één- of tweerichtingfietsverkeer gelden overwegingen van veiligheid, bereikbaarheid en herkenbaarheid

De voorkeur gaat in eerste instantie uit naar de aanleg van tweerichtingfietsverkeer – waar mogelijk – om de herkenbaarheid te vergroten en om de beschikbare straatbreedte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Twee éénrichtingfietspaden vergen namelijk aanzienlijk meer breedte dan één fietspad, dat in twee richtingen wordt bereden.

Als gevolg van deze uitvoeringswijze ontstaan echter op de kruispunten gecompliceerde situaties, waarbij conflicten tussen de route kruisende auto's en de op de route rijdende fietsers kunnen optreden. Aan de vormgeving van de kruispunten zal uitermate grote zorg moeten worden besteed: het omhoog brengen van het kruisingsvlak en het aanbrengen van een afwijkende bestrating zullen, naast waarschuwingsborden, het gemotoriseerde verkeer moeten attenderen op een ongebruikelijke situatie.

- ad d. Een goede herkenbaarheid is bereikt door middel van:
- kleur: "heidepaars" asfalt of tegels, doorgetrokken over het kruispunt
 - belijning: randbelijning door middel van witte blokken op kruisingsvlak

- markering: voorrangsdrichoecken langs rand fietspad op kruisingsvlak
- bebording: bij voorkeur verlichte borden "nadering voorrangsweg" (indien van toepassing, met onderbord "fietsers in twee richtingen")
- niveauverschil: het fietspad is verhoogd ten opzichte van de rijbaan uitgevoerd.

- ad e. De mogelijkheden om de fietsroute vanuit kruisende straten (en omgekeerd) zo goed mogelijk bereikbaar te maken, zijn beperkt:
- aan- of aftakkende fietspaden zijn alleen zinvol bij kruisende hoofdtracés: vaak ontbreekt echter de ruimte in het profiel. Alleen bij het ontwerp voor het Regentesseplein en de kruising Waldeck Pyrmontkade/Prins Hendrikstraat (figuur 18) zijn aan- en aftakkende fietspaden aangelegd.
- Een duidelijke bewegwijzering naar de fietsroute moet nog ontworpen worden.

- ad f. Om comfortabel rijden mogelijk te maken wordt de route zoveel mogelijk voorzien van een asfaltverharding. Het doortrekken van de route over de kruisingen werkt ook comfortverhogend.
- Op enkele plaatsen, namelijk daar waar dit in verband met toegankelijkheid ondergronds verkeer en/of groeiomstandigheden van aanliggende beplanting wenselijk is, is tegelverharding toegepast.
- Asfaltverharding zal soms ook uit esthetische overwegingen wel eens kunnen misstaan; tegelverharding of zelfs klinkerverharding moet dan geaccepteerd worden.

- ad g. Tot de "aankledings"elementen worden gerekend:
- groenvoorzieningen (plantebakken, bomen, pergola's)

- fietsenstallingen
- schuilgelegenheden
- zitplekken.

Als gevolg van de verkleining van kruisingsvlakken ontstaan ruimten die in aanmerking kunnen komen om voorzien te worden van een of meer van bovengenoemde elementen. Groenvoorzieningen zoals (vaste) plantebakken zijn op een groot aantal van dergelijke plekken aangelegd. Voorts zijn waar voldoende ruimte is, in de veiligheidstrook en in de parkeerstroken, bomen geplant.

Elementen als fietsenstallingen, schuilgelegenheden en zitplekken die niet tot doel hebben, zoals de groenvoorzieningen, het straatbeeld visueel te verlevendigen, kunnen slechts in overleg met omwonenden geplaatst worden; deze functionele elementen moeten zodanig worden aangelegd dat het gebruik optimaal is. In tegenstelling tot plantebakken vergen deze elementen een zekere minimumruimte (beneden die minimumruimte functioneren ze niet) en kunnen ze het straatbeeld nadelig beïnvloeden.

In smalle straten is geen plaats voor twee laatst genoemde elementen: fietsenklemmen kunnen wellicht – eventueel ten koste van parkeerplaatsen – wel in de smalle winkelstraten geplaatst worden.

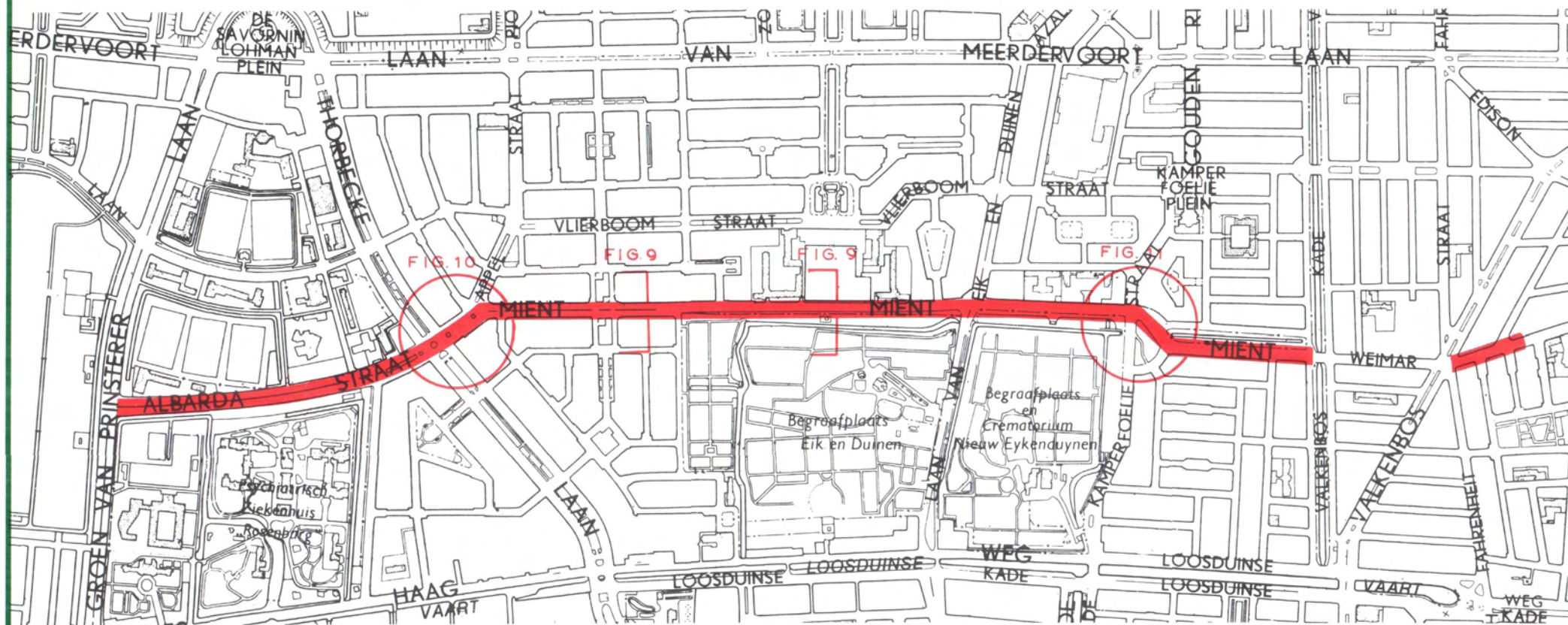
In de onderdelen 2 en 3 (Weimarstraat en Zeeheldenkwartier) werden in afwachting van het plantseizoen op verzoek van de bewoners en winkeliers plantebakken geplaatst om de straten een levendiger aanblik te geven. Inmiddels zijn bomen geplant.

Bij het ontwerp van de schuilgelegenheden wordt gedacht aan een combinatie van functies (H.T.M.-bushaltes, buurt/wijkinformatiepunten, zitplekken etc.).

3.2. Toelichting op de vormgeving

	fietspad of fietsstrook
	boom
	helling
	voetgangersoversteekplaats
	verkeerslicht
	eenrichtingverkeer
TR.	trottoir
P.	parkeerstrook
RWP.	rijwielpad
RW.	rijweg
MN.	middennaald
PL.	plantsoen
VS.	veiligheidsstrook

figuur 8



onderdeel 1: Mient

De Mient 1975: een brede wijkverzamelweg (rijbaan van 13 tot 17 meter) met busverkeer in beide richtingen. Aanliggende bestemmingen vooral aan noordwest-zijde gelegen.



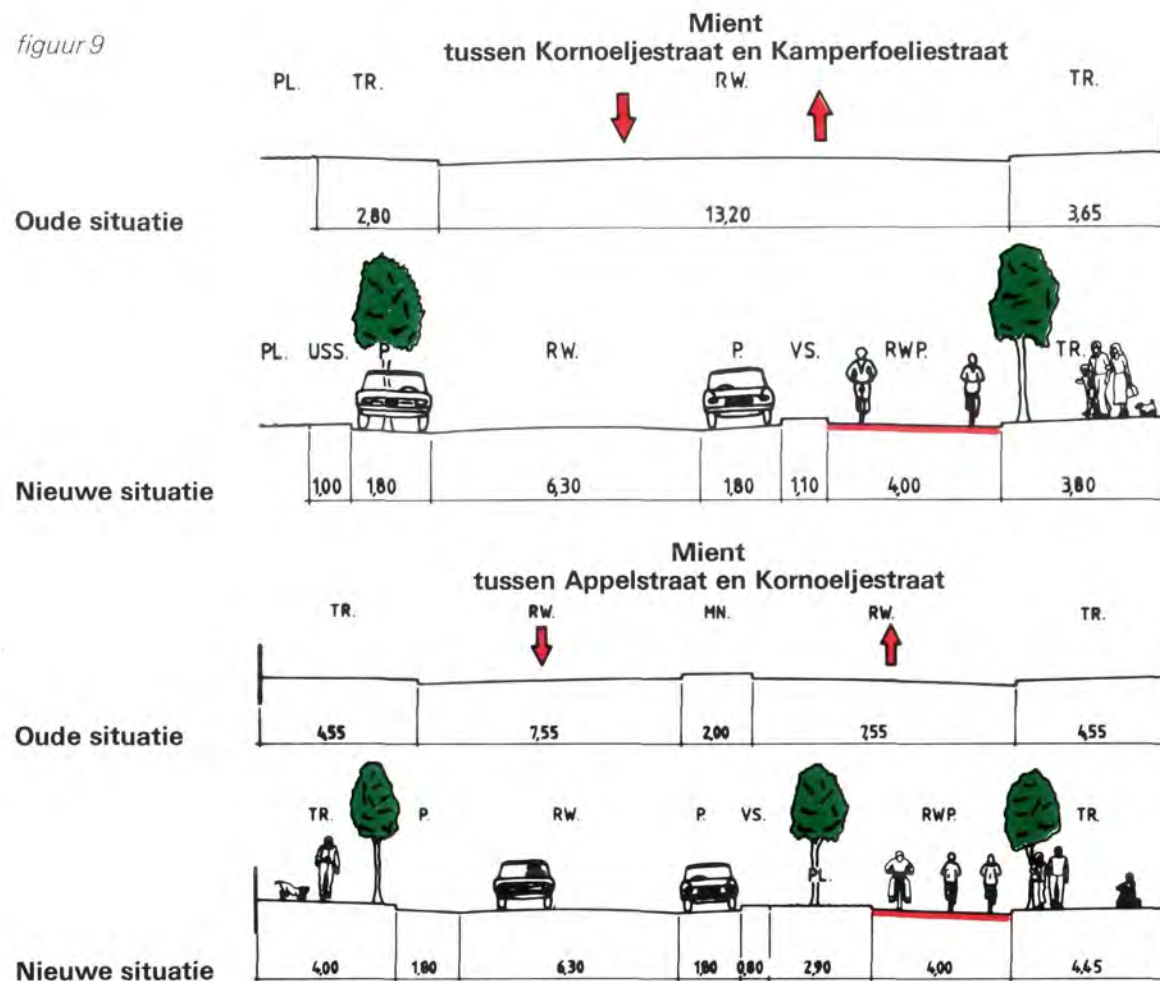
foto 1 en 2: Mient oud en nieuw



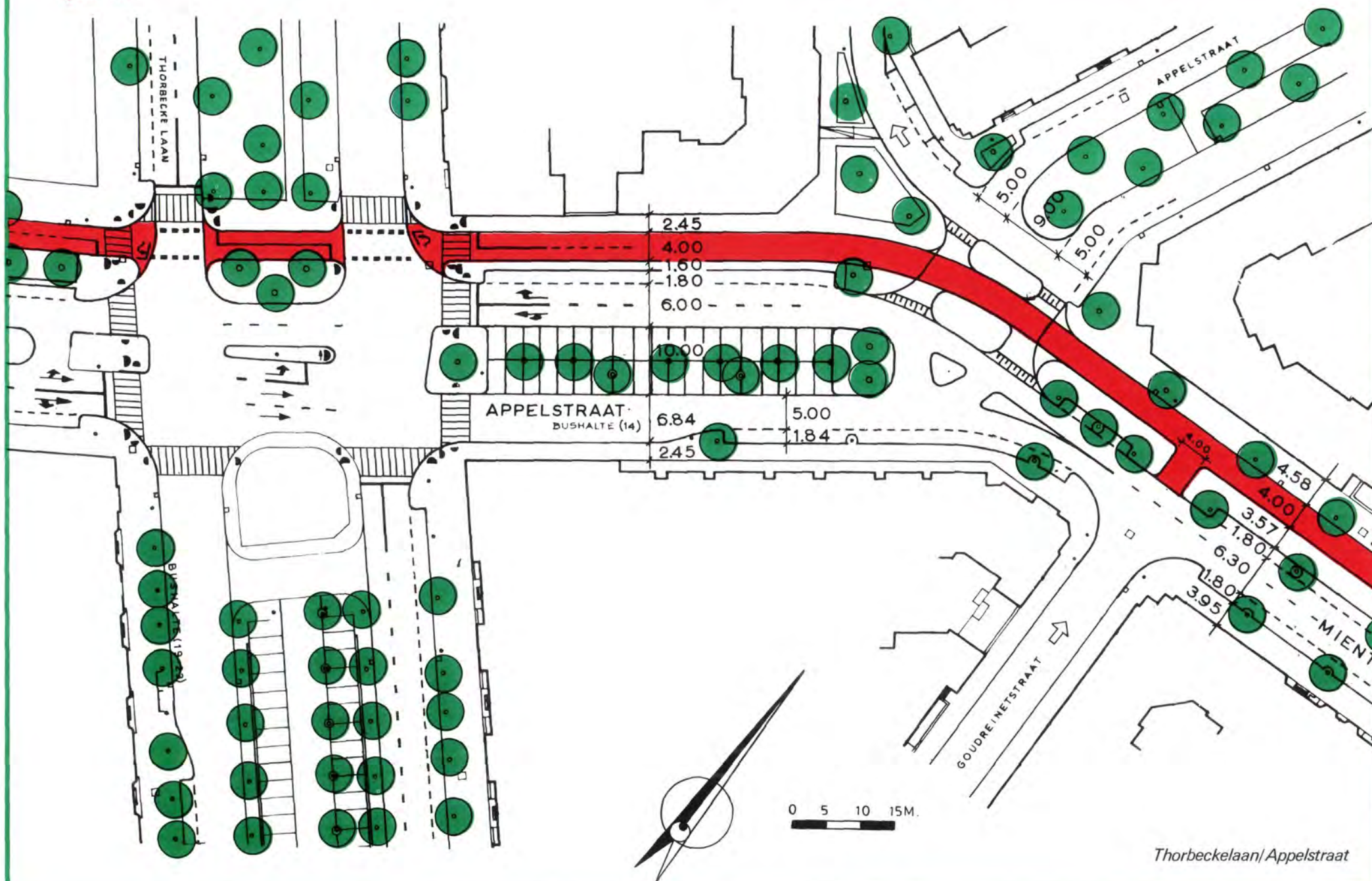
De Mient 1977: aan noord-westzijde een 4,00 m breed fietspad voor tweerichtingfietsverkeer. Overblijvende rijbaan 6,30 m (minimummaat in verband met busverkeer).

Bomen in trottoirs en middennaald gehandhaafd. Fietspad heidepaars asphalt; tussen Kamperfoeliestraat en Valkenboskade in tegels uitgevoerd in verband met beplanting.

figuur 9



figuur 10



Thorbeckelaan/ Appelstraat

Thorbeckelaan/Appelstraat

- kruising fietsroute (voor tweerichtingverkeer) met hoofdverkeersweg, de Thorbeckelaan, met verkeerslichten geregeld
- twee fasen per cyclus voor (brom)fietsers op de fietsroute (aanvragen door middel van lusdetectors in fietspad)
- verlenging groentijd (brom)fietsverkeer bij voldoende aantallen (brom)fietsers (door middel van hiaattijdmeting)
- conflictvrije afwikkeling (brom)fietsverkeer op de route.

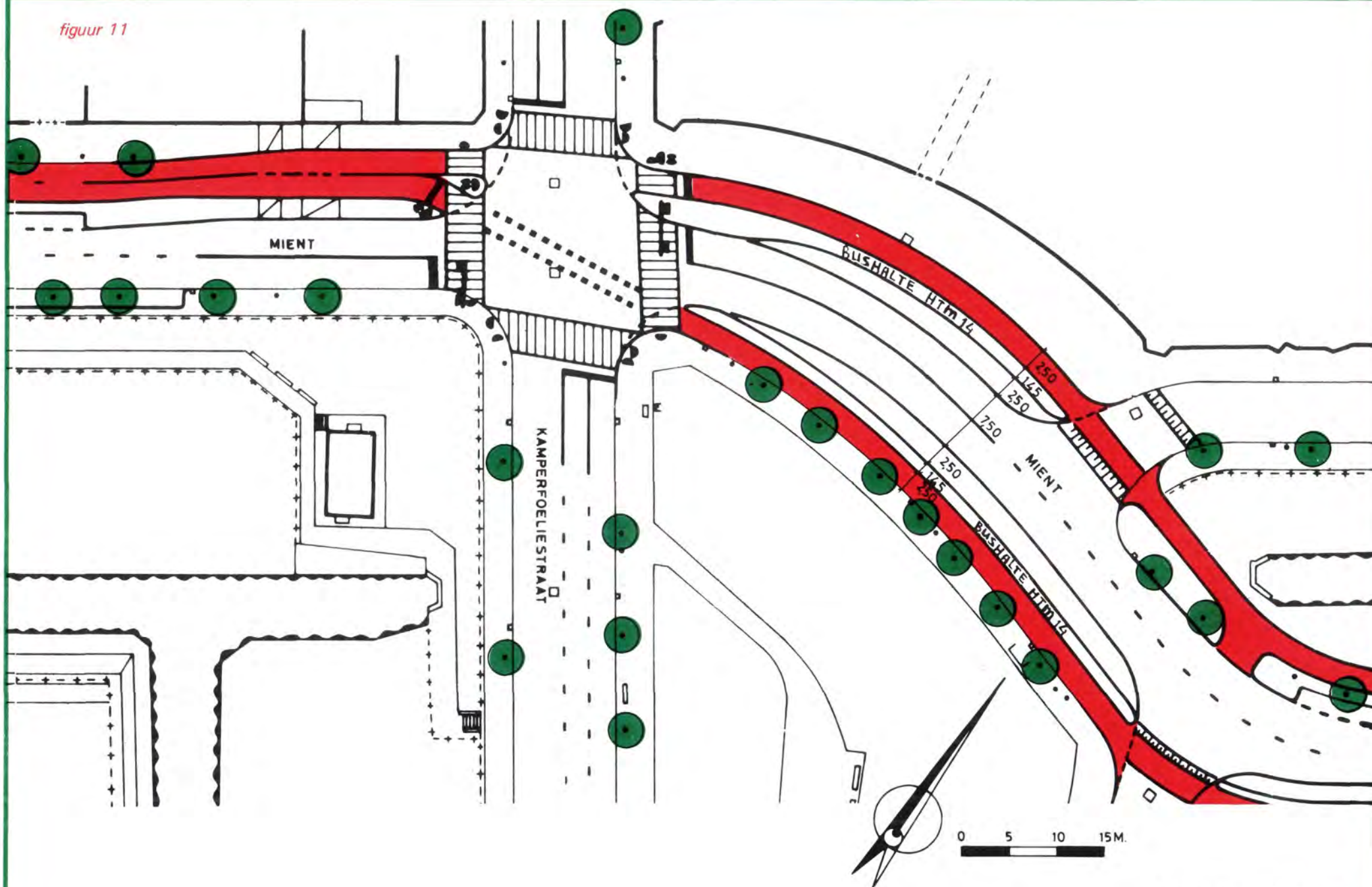
Appelstraat/Mient:

- verkeer op fietsroute heeft voorrang;
- fietspadverharding – verhoogd – doorgetrokken over kruisende weg
- kruisingsvlak sterk verkleind om snelheden te beperken
- opstelzone tussen fietspad en rijbaan ruim 5,00 m.



foto 3 en 4: Thorbeckelaan/Appelstraat oud en nieuw

figuur 11



Mient/Kamperfoeliestraat

Mient/Kamperfoeliestraat:

- overgang van eenzijdig gelegen fietspad naar tweezijdige ligging door middel van diagonale oversteek
- twee vrije fietsfasen per cyclus (op aanvraag)
- verlenging groentijd (brom)fietsverkeer bij voldoende aantallen
- prioriteit busverkeer.



foto 5: overzicht Mient/Kamperfoeliestraat



foto 6: richting centrum

figuur 12

Onderdeel 2: Weimarstraat

20



foto 7 en 8: Weimarstraat oud en nieuw



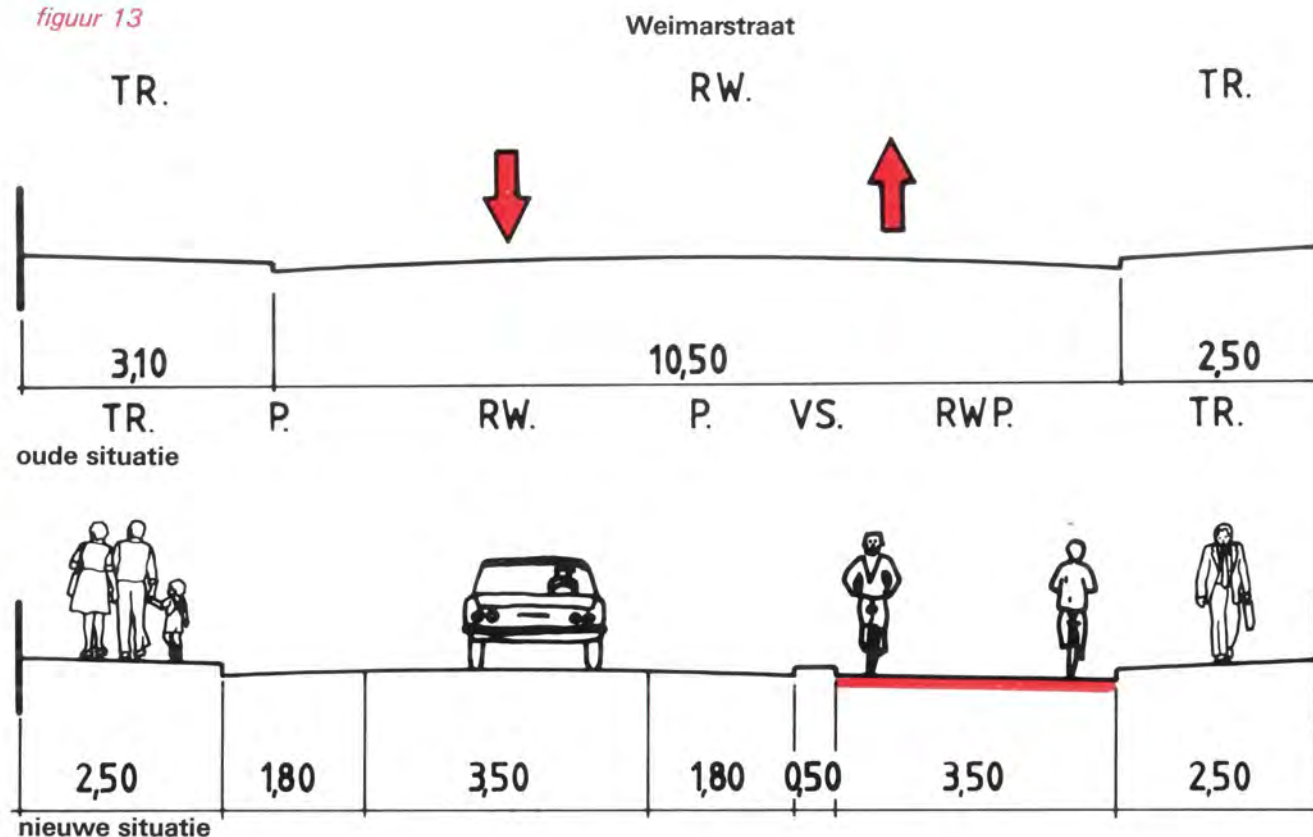
Weimarstraat 1975: een vrij smalle winkelstraat (rijbaan circa 10,50 m) – van oorsprong een woonstraat – met vrij veel doorgaand autoverkeer. Tweerichtingverkeer, met aan beide zijden parkeer- en laad/losgelegenheid.

Weimarstraat 1977: een fietspad (asfaltverharding) van 3,50 m aan de noord-westzijde. Op de overblijvende rijbaan van 3,50 m breed is eenrichting-

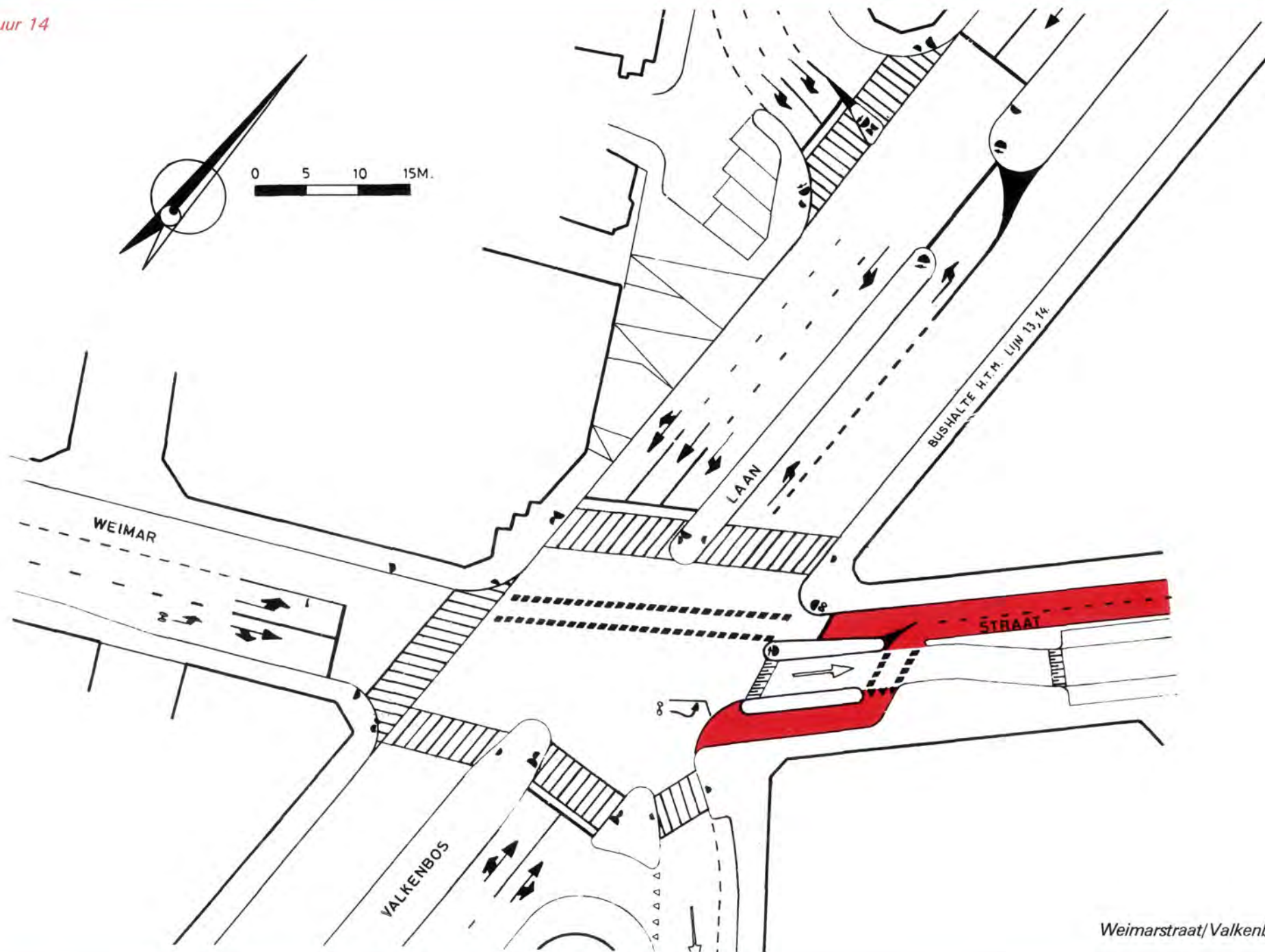
verkeer richting centrum ingevoerd. In de parkeerstrook zijn bomen geplant. Aan weerszijden van de rijbaan parkeer- en laad/losmogelijkheden. Trottoirs voorzien van sierbestrating.

In Weimarstraat tussen Valkenboskade en Valkenboslaan in verband met aanwezigheid busverkeer geen fietspad.

figuur 13



figuur 14



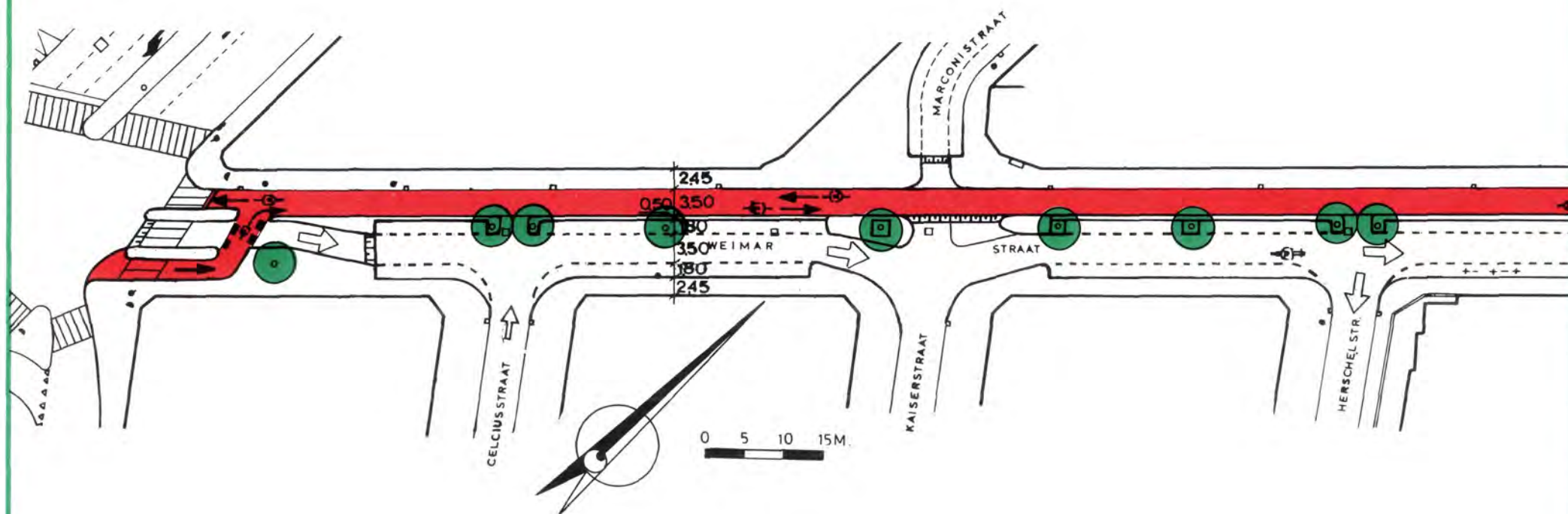
Weimarstraat/Valkenboslaan

- overgang van situatie met (brom)fietsverkeer aan weerszijden van rijbaan naar situatie met éézijdig gelegen fietspad
- conflict doorgaand autoverkeer en overstekend (brom)fietsverkeer op de fietsroute, ligt over de kruising
- versmalling ingang Weimarstraat en toepassing verhoogd plateau om snelheid autoverkeer te beperken en attentie te verhogen.



foto 9: Weimarstraat/Valkenboslaan

figuur 15



Weimarstraat/Marconistraat e.o.

Weimarstraat

- eenzijdig fietspad (3,50 m breed) in twee richtingen bereden)
- verkeer op fietsroute heeft voorrang
- verharding fietspad (asfalt) verhoogd over kruisen- de straat doorgetrokken
- rijbaan voor overig verkeer versmald tot circa 3,50 m
- fietspad wordt overgestoken via drempel
- visuele versmalling van de doorgang in de veiligheidstrook door toepassing keibestrating
- uitbuiging rijbaan bij de kruispunten om:
 - snelheid autoverkeer te beperken
 - opstelruimte tussen rijbaan en fietspad te creëren.

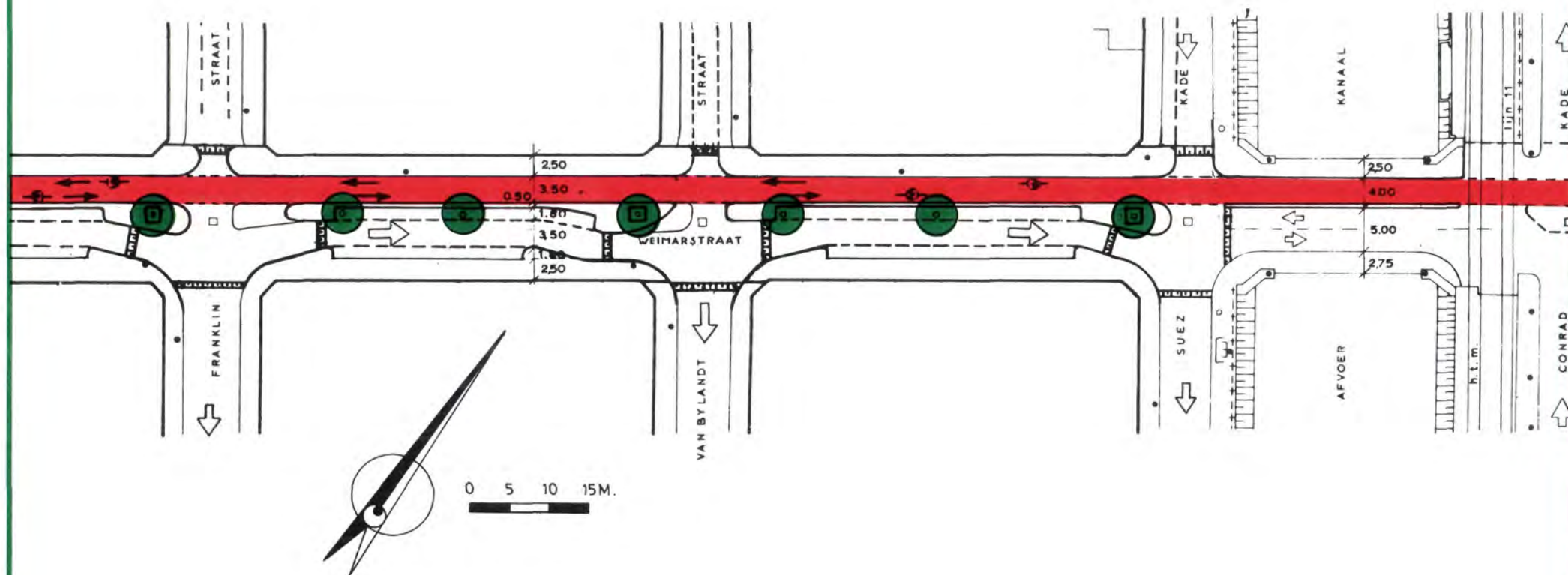


foto 10: uitbuiging rijbaan Weimarstraat



foto 11: visuele versmalling doorgang

figuur 16



Weimarstraat/Van Bylandtstraat e.o.

Weimarstraat

Vormgeving als in figuur 15. Echter: gehele kruisingsvlak verhoogd (plateau) als maatregel om de snelheid van het autoverkeer in de Weimarstraat te beperken. Ook hier ongelijke keibestrating toegepast om doorgang in veiligheidstrook visueel te versmallen.

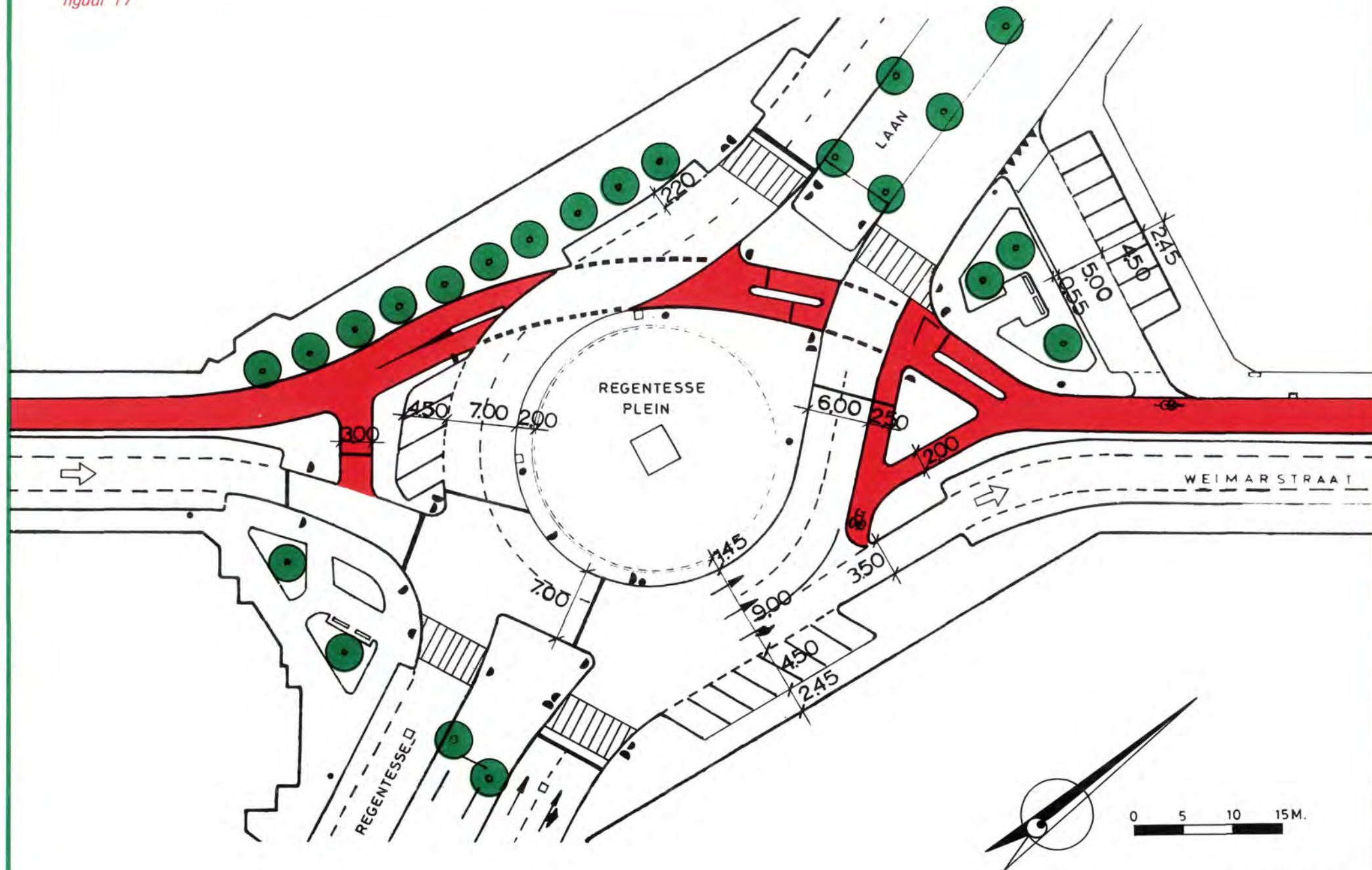


foto 12: verhoogd kruisingsvlak, uitbuiging rijbaan



foto 13: verhoogd kruisingsvlak, visuele versmalling doorgang

figuur 17



Regentesseplein

Regentesseplein

- het in twee richtingen bereden fietspad langs de noordzijde van het plein geleid
- rijbanen sterk versmald; ruimte komt ten goede aan trottoirs; gebruikswaarde (terrasjes o.a.) en belevingswaarde (o.a. door te planten bomen) van het plein daardoor verhoogd
- aantal kortparkeerplaatsen zoveel mogelijk gehandhaafd, in verband met parkeerbehoefte winkelend publiek
- conflictvrije oversteek (brom)fietsverkeer op de route
- verlenging fietsfase bij voldoende aantallen (brom)-fietsers.

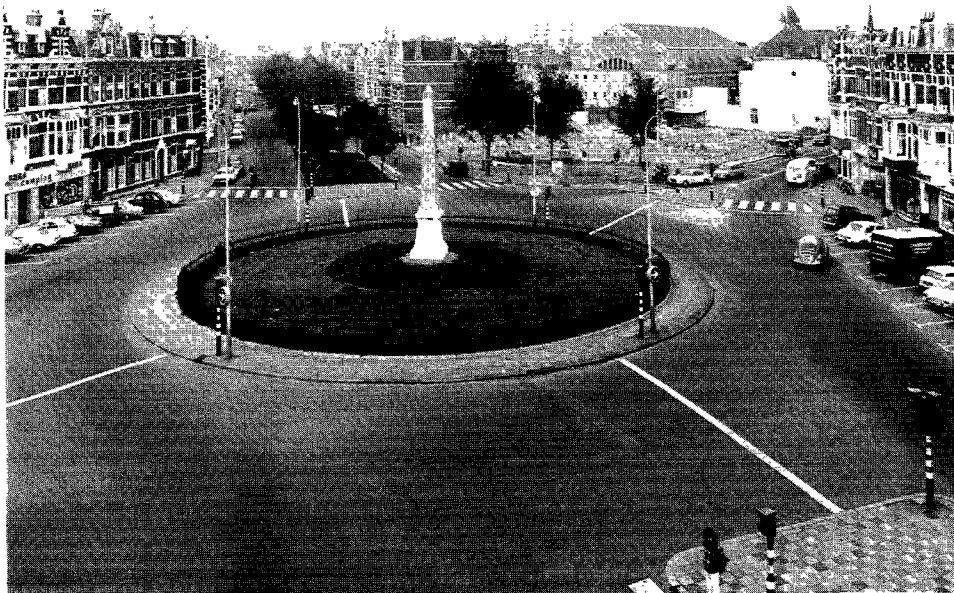
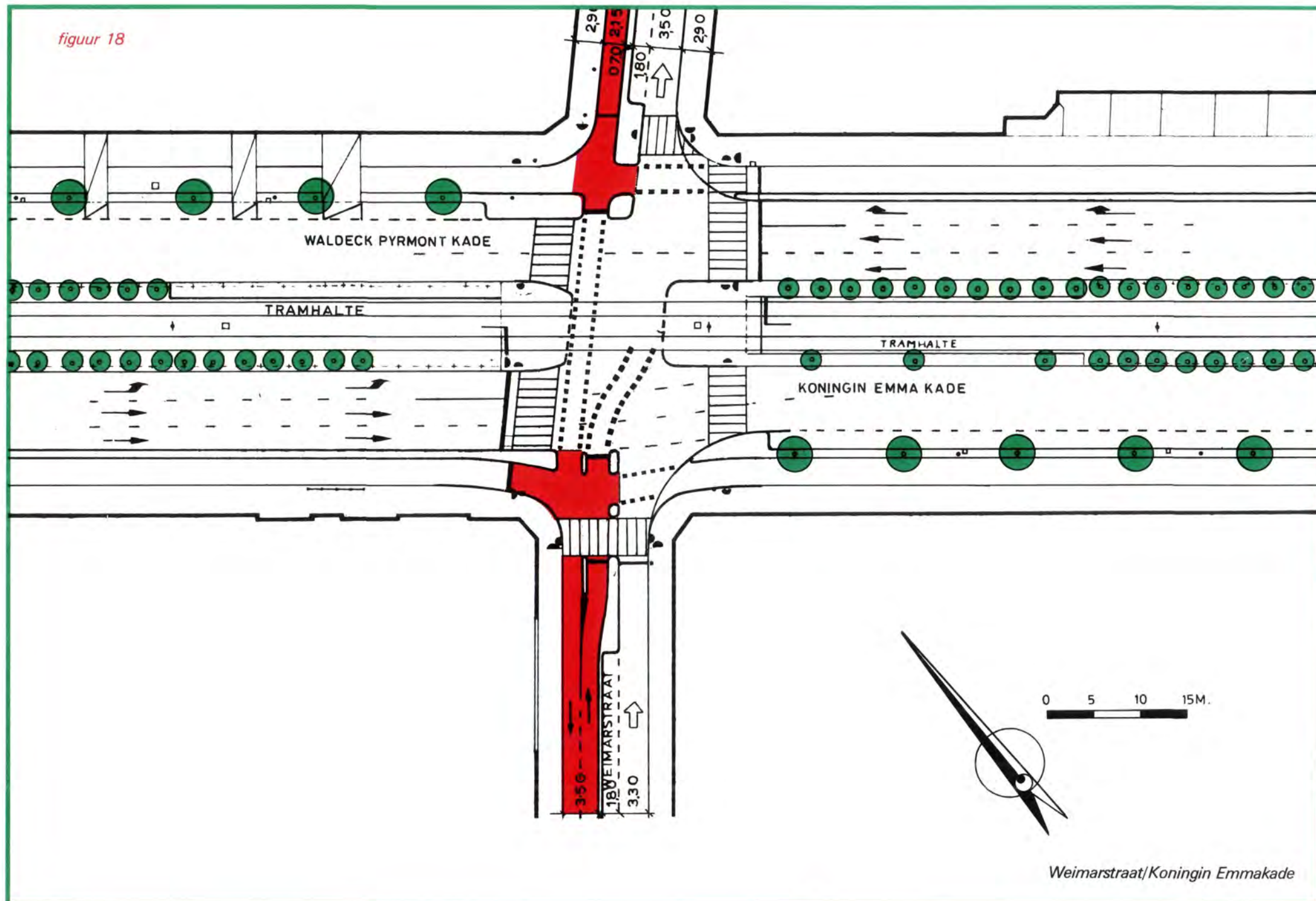


foto 14 en 15: Regentesseplein oud en nieuw

figuur 18



Weimarstraat/Koningin Emmakade

- overgang van situatie met éénzijdig gelegen in twee richtingen bereden fietspad naar situatie met (brom)fietsverkeer aan weerszijde van de rijbaan (Prins Hendrikstraat) door middel van diagonale oversteek
 - (brom)fietsers op fietsroute worden zo dicht mogelijk bij kruisingsvlak gebracht
 - geleiding van fietsers over kruisingsvlak door (blok)-markering
 - één vrije fietsfase per cyclus met verlenging (op aanvraag)
 - tramprioriteit
- de in de vroegere situatie "afgeknotte" fietspaden langs de Waldeck Pyrmontkade en Koningin Emmakade zijn nu tot aan het kruisingsvlak doorgetrokken.



foto 16: oud, gezien vanuit richting centrum



foto 17: nieuw, gezien in richting centrum

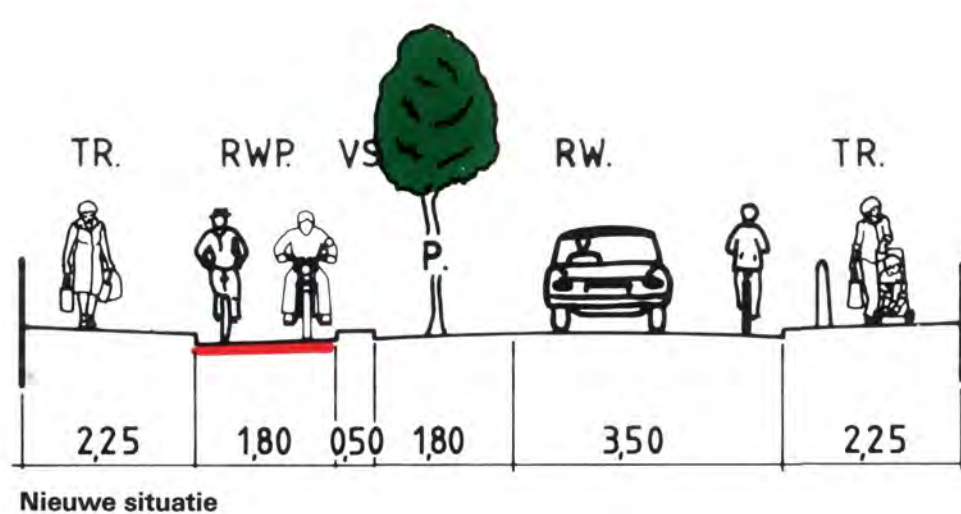
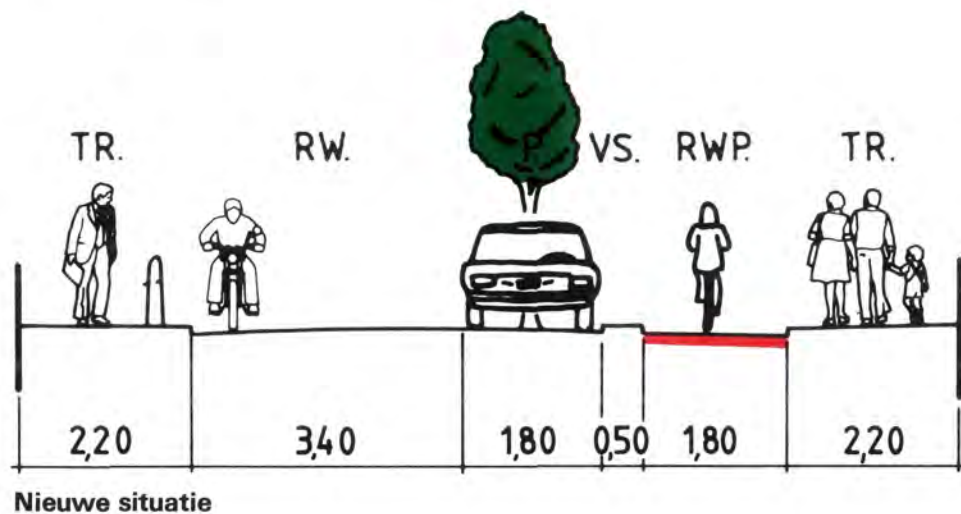
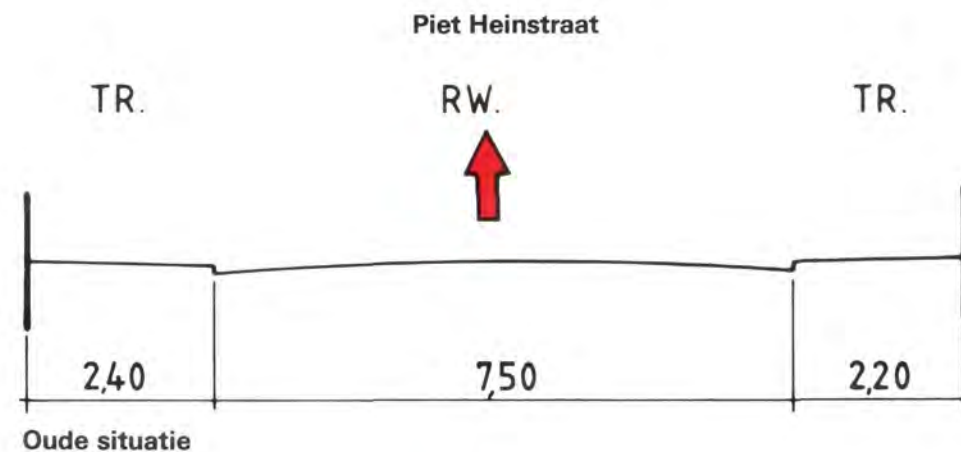
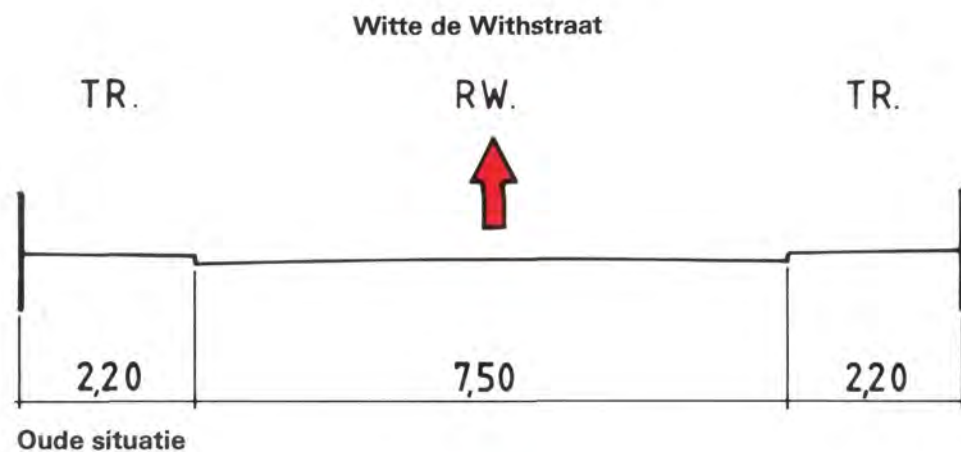
Prins Hendrikstraat 1975
 Betrekkelijk smalle winkelstraat (rijbaan circa 10,50 m).
 Tweerichtingverkeer

Prins Hendrikstraat 1977
 Rijbaan versmald tot 3,50 m waarop eenrichtingverkeer richting centrum is ingesteld.
 Fietspad (2,00 m breed) voor (brom)fietsverkeer richting Weimarstraat; (brom)fietsverkeer richting centrum gemengd met overig verkeer op rijbaan.
 In trottoir grenzend aan rijbaan anti-parkeerpalen.



foto's 18 en 19: Prins Hendrikstraat oud en nieuw

figuur 20

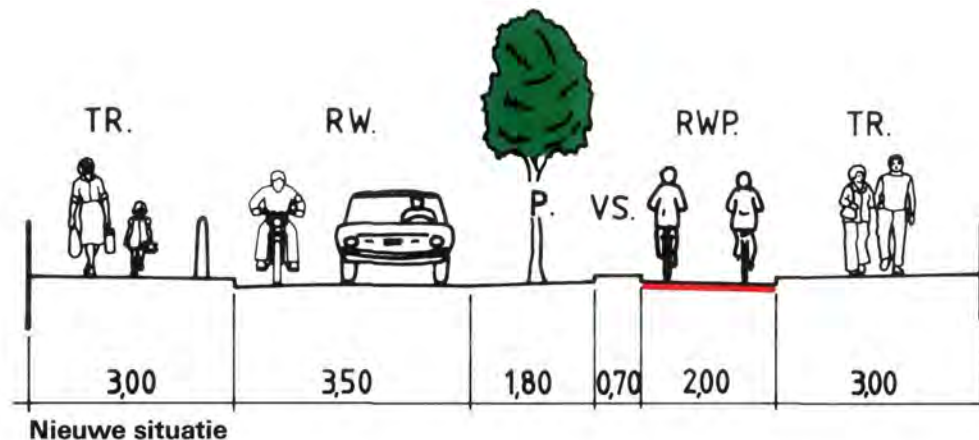
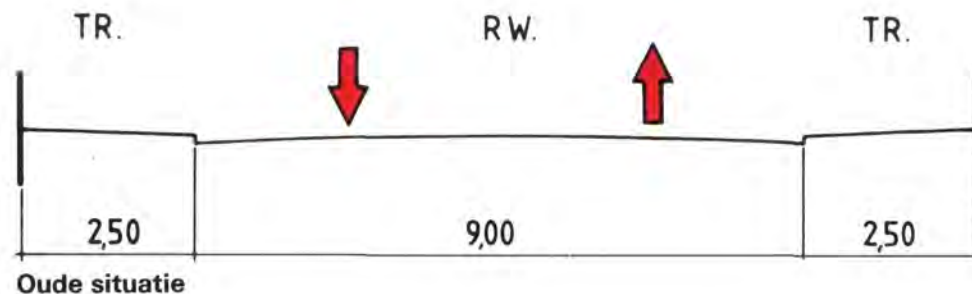


De verbinding tussen fietsroute in Prins Hendrikstraat en de route in de Witte de With- en de Piet Heinstraat wordt gevormd door de Roggeveenstraat en van Diemenstraat, twee smalle woonstraten. De vormgeving in deze woonstraten staat nog ter discussie.

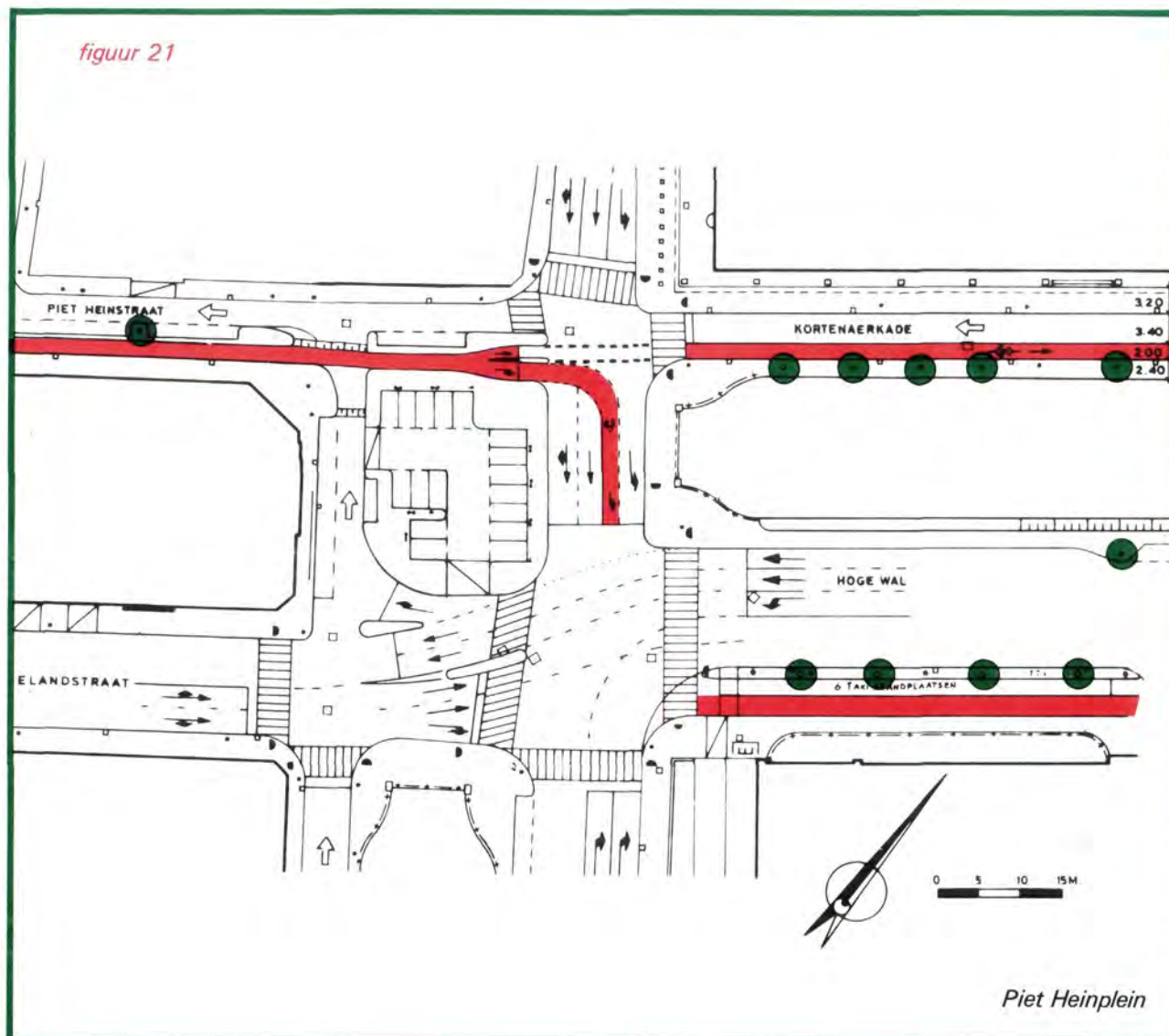
Witte de Withstraat en Piet Heinstraat 1975.
 Zeer smalle winkelstraten (rijbaan ca. 7,50 m).
 Eénrichtingverkeer richting Waldeck Pyrmontkade, éénzijdig parkeerverbod.

Witte de Withstraat en Piet Heinstraat 1977.
 Fietspad (asfalt) voor (brom)fietsverkeer richting centrum 1,80 m breed.
 Rijbaan voor autoverkeer en meerrijdend (brom)fietsverkeer ca. 3,50 m breed.
 Langs fietspad parkeerstrook.
 Palen als anti-parkeermaatregel in trottoir langs rijbaan.

Prins Hendrikstraat



figuur 21



Piet Heinplein

- toegang tot Piet Heinstraat vanaf de Hoge Wal door haakse aansluiting minder aantrekkelijk gemaakt om hoeveelheid sluipverkeer door Piet Heinstraat te verminderen en snelheden te beperken
- uitbreiding van het aantal kortparkeerplaatsen op het plein ter compensatie van verlies in Piet Heinstraat
- route voor fietsverkeer richting centrum voert over Piet Heinplein naar bestaand fietspad langs Hoge Wal
- route voor fietsverkeer richting Nieuw Waldeck voert van Kortenaerkade naar Piet Heinstraat.

Op de Hoge Wal en Kortenaerkade sluit aan het fietsroute-onderdeel binnenstad, dat in het voorjaar van 1978 in uitvoering zal komen.

foto 20: Piet Heinplein



4. Uitvoering en financiën



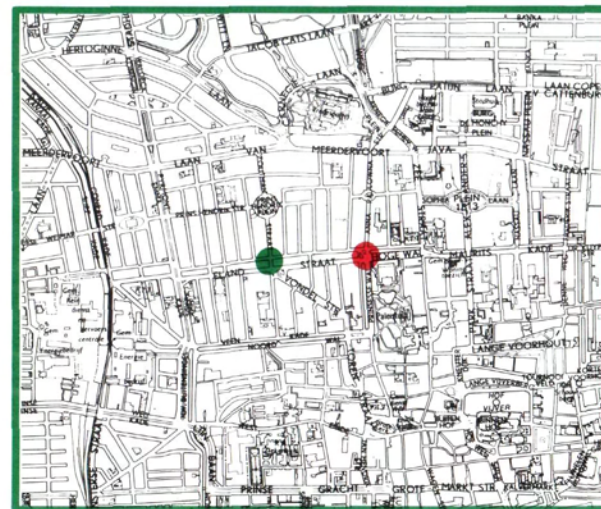
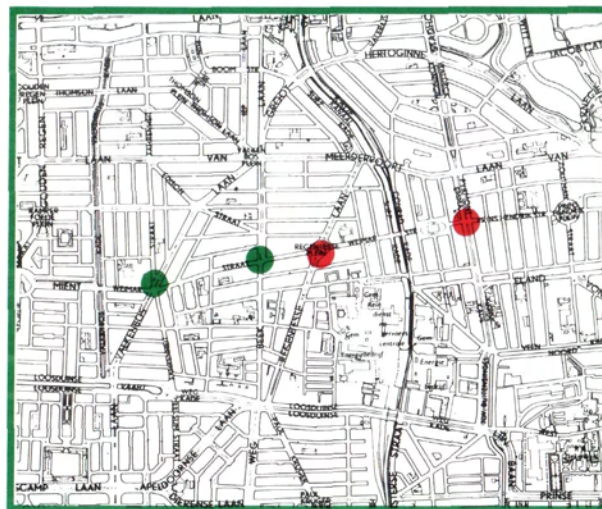
foto 21: op de Mient behoefde slechts het asfalt ter plaatse van de toekomstige veiligheidstrook annex parkeerstrook te worden uitgebroken.

Zoveel mogelijk is het nieuwe profiel ingepast tussen de bestaande trottoirbanden. Het fietspad is over grote lengte aangebracht als een ca. 2,5 cm dikke laag coating op de bestaande asfalt-rijbaan. De wijze van afwatering kon hierdoor in het algemeen gehandhaafd blijven nl. via de bestaande trottoirkolken. In de Weimarstraat en de Piet Heinstraat moest de aanwezige betonnen tramfundering (ca. 50 cm diep) over de gehele lengte van deze straten in een strookbreedte van 2,00 m worden verwijderd. Deze – kostbare – ingreep werd noodzakelijk geacht om de te planten bomen redelijke groeikansen te geven. Bij het slopen van die fundering is om de geluidhinder in deze winkelstraten te beperken, de fundering d.m.v. diamantzagen ingezaagd, alvorens deze d.m.v. pneumatische hamers uit te breken.

De kosten van uitvoering zijn uiteraard afhankelijk van de omvang van de werkzaamheden en de aan te brengen voorzieningen (w.o. verkeerslichten; zie figuur 22).

In figuur 22 zijn aangegeven de bestaande installaties (groen) en de installaties die ten behoeve van de fietsroute nieuw zijn geplaatst (rood).

*figuur 22
verkeerslichteninstallaties*



Belangrijke data en cijfers:

Fietsroute-onderdeel 1, Mient 2,2 km.

- 15 maart 1976: goedkeuring gemeenteraad
- 1 mei 1976: start uitvoering
- 25 oktober 1976: openstelling

Kosten:

- Mient van Appelstraat tot Kamperfoeliestraat (1120 m, twee kruispunten, aanpassing verkeerslichteninstallatie, één T-aansluiting) f 800,- per m.
- Albardastraat - Appelstraat (710 m, kruispunt met Thorbeckelaan, nieuwe verkeerslichteninstallatie, vier T-aansluitingen) f 2225,- per m (zonder verkeerslichten: f 1720,-)
- Mient van Kamperfoeliestraat - Valkenboskade (335 m, één kruispunt, drie T-aansluitingen, aanpassing waterpartij, aanleg "zithoek" op verlengde duiker) f 2020,- per m.

Fietsroute-onderdeel 2, Weimarstraat 1,3 km

- 14 juli 1976: goedkeuring gemeenteraad
- december 1976: start uitvoering
- september 1977: openstelling

Kosten:

gehele Weimarstraat (6 kruispunten, 6 T-aansluitingen, 2 pleinen): f 2745,- per m (zonder verkeerslichten ca. f 2585,-).

Het slopen van de betonfundering heeft f 575.000,- gekost (f 445,- per m). Deze kosten zijn inbegrepen bij de genoemde f 2745,- per m.

De kosten van de toegepaste sierbestratingen met antiparkeerpalen zijn globaal te stellen op f 395,- per m.

Fietsroute-onderdeel 3, Zeeheldenkwartier 1,4 km.

- 22 november 1976: goedkeuring door gemeenteraad
- april 1977: start uitvoering
- november 1977: openstelling

Kosten:

Herprofilering Prins Hendrikstraat, Witte de Withstraat, Piet Heinstraat, inclusief geprojecteerde herprofilering Roggeveenstraat en van Diemenstraat: f 2200,- per m (zonder verkeerslichten f 1845,- per m).

Slopen van de betonfundering heeft ca. f 350.000,- gekost.

In de genoemde bedragen is niet begrepen de zogenaamde planologische- en beleidsvoorlichting. Hieronder vallen de kosten van voorlichting, overleg met bewoners, winkeliers etc, werkzaamheden studiegroepen, opstellen varianten etc.

De totale kosten van het nu gerealiseerde deel van de fietsroute, inclusief de nog in uitvoering te nemen Roggeveenstraat en Van Diemenstraat bedragen ca. f 11.000.000,-, oftewel ca. f 2200,- per m.

5. Onderzoek

De voor- en nastudies bestaan uit onderzoek naar het gebruik, de beleving, de vormgeving en de veiligheid van de fietsroute, en een onderzoek naar de ontwikkeling van de bedrijfsomzetten in de fietsroutestraten.

In het kader van het "gebruiksonderzoek" zijn in 1975, 1977 en 1978 op de fietsroute en de parallel lopende routes in het invloedsgebied op 17 punten verkeerstellingen verricht. In 1977 bleek dat op het gereedgekomen deel van de fietsroute het aantal fietsers t.o.v. 1975 met ca. 50% was gestegen. In 1978, zo blijkt uit de tabel, heeft het aantal fietsers zich ongeveer op hetzelfde niveau gehandhaafd.

Intensiteiten fietsroute Den Haag
werkdagen 7 - 19 uur.

	Mient	Weimarstraat/ Suezkade	Weimarstraat/ Valkenboslaan
oktober 1975 (voor de aanleg)	2584 (100)	2650 (100)	2620 (100)
oktober 1977 (na de aanleg)	4017 (155)	3819 (144)	4178 (159)
april 1978	3311 (128)	3828 (144)	3569 (136)
oktober 1978	3975 (154)	3410 (129)	3965 (150)

De fietsroute oefent grote aantrekkingskracht uit op de fietsers op de parallelle routes. Van de geënquêteerden die nu van de fietsroute gebruik maken, komt : 40% van een andere route gebruikte: 4% vroeger een bromfiets ging : 2% vroeger te voet ging : 2% vroeger met het openbaar vervoer ging : 2% vroeger met de auto reed : 50% vroeger ook al over de route

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat 62% van de ondervraagden de fietsroute als goed of uitstekend kwalificeert, en 10% als slecht. Met name de plaatsen waar door de geringe straatbreedte geen volledige eigen baan ter beschikking van de fietser kan worden gesteld veroorzaken klachten en beïnvloeden het oordeel over de gehele fietsroute in negatieve zin. Als voordelen van de fietsroute worden vooral aangetekend: het veiliger fietsen door 61% van de gebruikers, het vlugger de plaats van bestemming bereiken (16%) en het rustiger kunnen fietsen (15%). Om de genoemde cijfers in het juiste daglicht te plaatsen is de onderstaande tabel toegevoegd.

In de tabel zijn de antwoorden van de gebruikers van de fietsroute verwerkt op de vraag: Hebt u als u over de fietsroute rijdt een veiliger gevoel dan vroeger voordat de fietsroute er was, of een minder veilig gevoel, of merkt u weinig verschil?
(Indien veiliger, resp. minder veilig) Waarom?

	Den Haag	Tilburg
A. Het gevoel van veiligheid op de fietsroute in vergelijking met vroeger		
- voelt zich nu veiliger (zie B)	66%	78%
- ervaart weinig verschil met vroeger	19%	18%
- voelt zich nu minder veilig (zie C)	12%	4%
- geen oordeel	3%	1%
	100%	100%

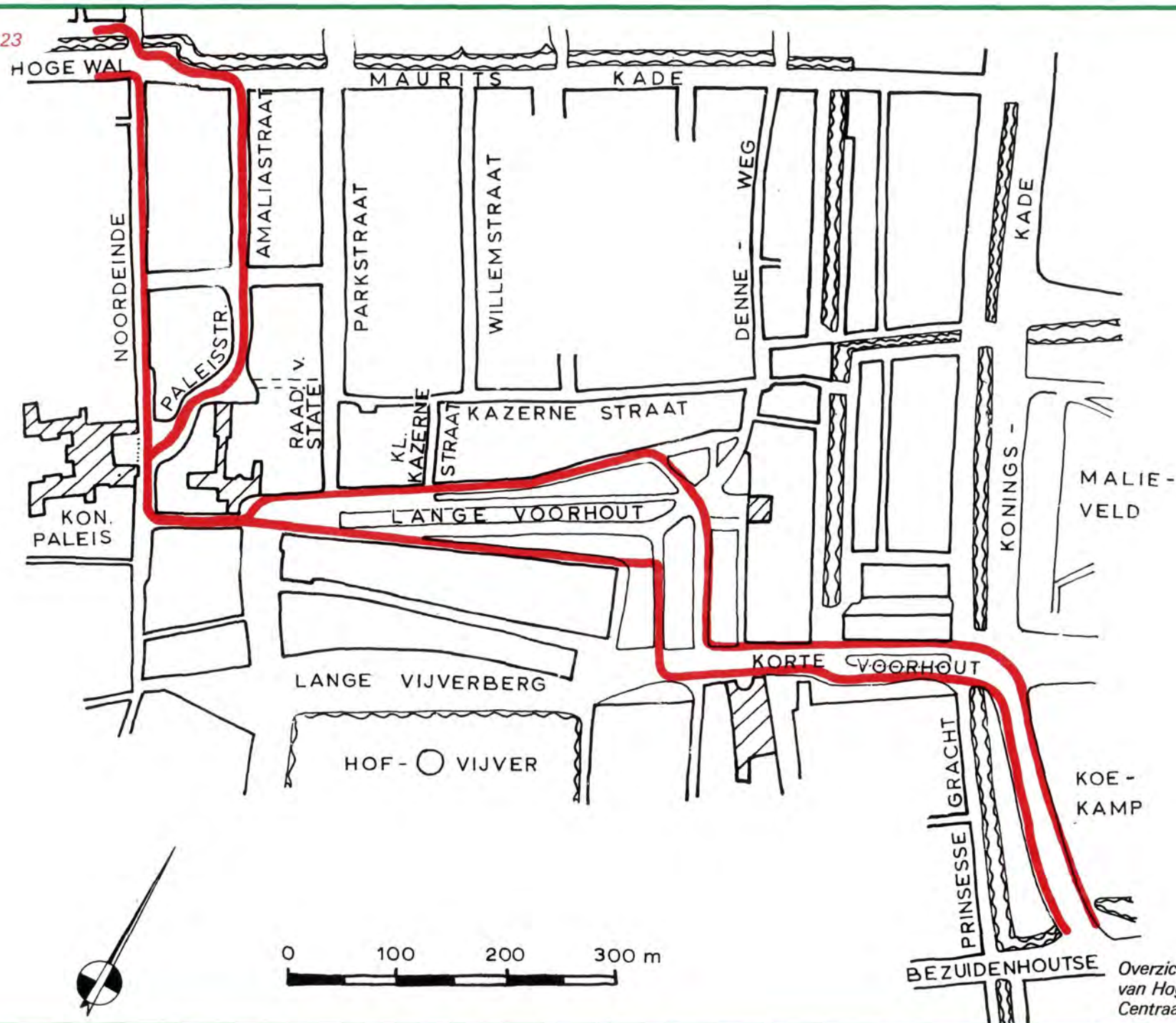
B. Redenen waarom men de fietsroute veiliger vindt dan vroeger			
- door de scheiding fietsers en auto's	58%	61%	78%
- het is rustiger, meer ruimte	3%	8%	
- konfliktvrije kruisingen	7%	13%	
- geen openslaande autoportieren	2%	0%	78%
- overige redenen van uiteenlopende aard	3%	4%	
	73%*	87%*	

C. Redenen voor een minder veilig gevoel op de fietsroute			
- kruisende auto's die niet stoppen	5%	2%	4%
- bromfietsers die te hard rijden	3%	0%	
- sommige stukken te smal; tweerichtingsverkeer	4%	1%	
- onoverzichtelijke kruisingen	2%	1%	4%
- overige redenen van uiteenlopende aard	2%	2%	
	16%*	6%*	

* Sommige ondervraagden gaven meerdere antwoorden.

De onderzoeken naar de veiligheid en naar de ontwikkeling van de omzetten van de langs de fietsroute gevestigde bedrijven hebben een lange looptijd. Zowel voor deze onderzoeken als voor het onderzoek naar de vormgeving wordt echter een interim rapportage voorbereid.

figuur 23



Overzicht binnenstad -
van Hoge Wal naar
Centraal Station.

6. En verder.....

Op 13 maart 1978 aanvaardde de Gemeenteraad het voorstel voor het fietsrouteonderdeel binnenstad. De lengte van dit fietsrouteonderdeel bedraagt ongeveer 1900 m. De route loopt vanaf de Hoge Wal naar het station Den Haag centraal aan de Bezuidenhoutseweg (zie fig. 23) via het Noordeinde - een aantrekkelijke winkelstraat - en het Lange Voorhout - een monumentale ruimte. In het voorjaar van 1978 is begonnen met de aanleg van dit routeonderdeel. In juni 1979 zijn de werkzaamheden voorlopig beëindigd. Het traject tussen Korte Voorhout en het station wacht op afronding van de besluitvorming over het profiel van de Koningskade. Als tijdelijke route is aangewezen de route over de Prinsessegracht. Over de volgende fietsrouteonderdelen door Bezuidenhout en Mariahoeve kan nog niets met zekerheid worden gezegd. Het is goed mogelijk dat de doorgaande fietsroute bij het station Den Haag Centraal wordt beëindigd. De grote weerstand van vooral de winkeliers in de Theresiastraat tegen het doortrekken van de fietsroute door deze straat zal in dat geval de belangrijkste oorzaak zijn.

INGSPLEIN

PIET HEIN

RAAT

ROGGEVEEENSTRAAT

PI

GENTESSEPLEIN

APPEL

WITTE DE WITHSTRAAT

PRINS HENDRIKSTRAAT

MI