



Den Haag, 5 februari 2016

Aan de leden en plaatsvervangende van de Commissie Leefomgeving

Cc: de wethouder van Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu

Met belangstelling heeft de Fietsersbond kennisgenomen van het voorlopig ontwerp van de sterfietsroute binnenstad - Scheveningen-Haven.

In onze zienswijze van 20 november 2013 hebben wij de gemeente gevraagd om een hoogwaardige fietsroute aan te leggen aan de westkant van het verversingskanaal. Wij wilden een comfortabele, veilige en beschutte route die zoveel mogelijk gescheiden zou zijn van hoofdroutes voor de auto. De gemeente besteedt het beschikbare budget liever aan het invullen van ontbrekende schakels op een "zichtbare" route aan de oostkant van het verversingskanaal. Dat is ook zeer zinvol, ook al is het de gemeente niet gelukt om alle schakels in te vullen en is het haar niet gelukt om bijzonder hoogwaardige voorzieningen in te passen. Wellicht kan in de toekomst een hoogwaardige fietsroute alsnog worden gerealiseerd tussen de binnenstad en Scheveningen-Haven.

Omdat op dit moment het voorlopig ontwerp aan de orde is waar, naar ik aanneem, nog aan gesleuteld kan worden, dan noem ik de volgende punten die wat ons betreft voor verbetering vatbaar zijn.

Tekening 1

- Op de Noordwal moeten volgens het ontwerp fietsers op de fietsstrook voorrang verlenen aan verkeer uit de zijstraten. Liever voorrang voor het fietsverkeer.
- Zorg ervoor dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn.
- Voor fietsers uit de Kalkoenstraat die linksaf willen slaan is de oprit naar het fietspad te smal, c.q. zou verder naar links moeten liggen.
- De Breedstraat en de Noordstraat idem.
- Op het kruispunt Noordwal/Bij de Westermolens (BdW) graag een oversteek op niveau tussen BdW en het fietspad, en de inrit naar het fietspad breder maken. BdW moet namelijk in de toekomst

worden verbeterd ten behoeve van fietsers uit de richting Lijnbaan.

- Fietsers vanaf het Koningin Emmaplein richting BdW de mogelijkheid geven om BdW in te rijden zonder slingerbeweging.
- Vanuit de BdW rechtsaf: de paaltjes zouden net wat verder terug moeten staan.
- Het fietspad op de Noord-west Buitensingel richting Waldeck Pyrmontkade zou vloeiender over het kruispunt kunnen lopen.

Tekening 2

- Mooi dat de lichtmasten op de parkeerstrook staan en niet pal naast het fietspad.
- Fietsers op de De Constant Rebecquestraat richting binnenstad de mogelijkheid geven om linksaf de Dibbetsstraat in te slaan.
- Vanuit de Joseph Ledelstraat linksaf de De Constant Rebecquestraat in: de inrit van het fietspad moet breder worden en/of moet verschoven worden opdat de fietser een vloeiende beweging kan maken.
- Tussen de Joseph Ledelstraat en de Conradkade: een fietspad ipv de parkeerstrook+fietsstrook aan de noordkant van de straat en een breder fietspad aan de zuidkant van de straat. Autoparkeerplaatsen in dit deel van de straat worden zeer weinig gebruikt. Voor de te verwachten fietsverkeersintensiteit is een fietspadbreedte van minstens 2,50 m nodig.
- Óf, maak van dit deel van de De Constant Rebecquestraat een fietsstraat met snelheidsremmende maatregelen zoals beschreven in de beleidsvisie “Verbetering verkeersveiligheid op de aanrijdroutes van de hulpdiensten en het openbaar vervoer” (RIS279466, 9 december 2014, <http://www.denhaag.nl/home/bewoners/gemeente/document/Uitvoering-amendement-A.6-visie-verbetering-verkeersveiligheid-op-de-aanrijdroutes-van-de-hulpdiensten.htm>)

Tekening 3

- Op de twee fietsstraten, bij kruispunten, voorrang voor verkeer op de fietsstraat. (Cf. CROW-publicatie 216, *Fietsstraten in hoofdfietsroutes*, <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document/000101.pdf>)
- Fietsstraat-symbolen ook op het wegdek van de Suezkade-fietsstraat.
- Zorg ervoor dat fietsers vanaf de brug Laan van Meerdervoort (LvM) die rechtsaf slaan de Conradkade in niet worden belemmerd door paaltjes.
- Ipv een tweerichtingenfietsoversteek op de brug, twee eenrichtingsfietsoversteeken maken. Maak elke fietsoversteek zo

breed mogelijk, maar niet zo breed dat auto's vanuit de Conradkade er gebruik van kunnen maken.

- De fietsoversteken op de brug aangeven met kanalisatiestrepen en niet met blokken, want blokken suggereren voorrang voor de fietser (cf. CROW-publicatie 230, *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*, p. 244).
- De markering van de fietsoversteek aan de noordwestkant van de brug richting Scheveningen laten aansluiten op de fietsstrook op de Conradkade richting Scheveningen. Laat markering van de fietsoversteek in omgekeerde richting (vanuit de Conradkade richting binnenstad) achterwege want er is op de Conradkade geen fietsvoorziening waarop aangesloten kan worden.
- Het fietspad aan de zuidoostkant van de brug vanaf de fietsoversteek tot aan de Conradkade-fietsstraat inrichten voor tweerichtingenverkeer, opdat fietsers vanuit de Conradkade-fietsstraat gebruik kunnen maken van de fietsoversteek op de brug. De huidige kruispunt Conradkade/LvM/Reinkenstraat is notoir gevaarlijk wegens tramverkeer, overstekende voetgangers en afslaande auto's. Fietsers zullen zeker het fietspad in beide richtingen gebruiken (spookfietsen) dus het fietspad daarop inrichten.
- De linksafvak op het tweerichtingenfietspad op de zuidoostkant van de brug, voor fietsers richting Suezkade, breder maken.

Tekening 4

- Fietsers vanuit richting Valeriusstraat op de Groot Hertoginnelaan die rechtsaf richting Scheveningen willen slaan worden geconfronteerd met een onhandige uitstulping van het "voetgangerseiland". Verwijder de uitstulping en verbreed het voetgangerseiland aan de andere kant; daar is ruimte voor.
- Kanalisatiestrepen en geen blokmarkering op de fietsoversteek op de Groot Hertoginnelaan want op de fietsoversteek zijn fietsers niet in de voorrang.
- Hoe wordt ervoor gezorgd dat fietsers op de stertroute *vijf* rijstroken van de Groot Hertoginnelaan in één keer veilig kunnen oversteken? Dat is op de tekening niet duidelijk.

Tekening 5

- De fietsoversteek Conradkade thv de Dunklerstraat aangeven met kanalisatiestrepen en niet met blokken, want de fietser is niet in de voorrang.
- Aan de oostelijke hoek van de Houtrustbrug voorrang met belijning en haaiantanden regelen, anders komen (brom)fietsers richting Internationale Zone in conflict met fietsers op de stertroute richting Scheveningen.
- Idem noordelijke hoek van de brug.

- Het fietspad ten noordwesten van de Houtrustbrug breder en het liefst minstens 3,5 meter breed (ipv 3,0 meter) maken; daar is ruimte voor. Cf. Ontwerpwijzer Fietsverkeer p. 173.
- De fietsstrook op de Van Boetzelaerlaan dichterbij de inrit van de Kranenburgweg verbinden met het nieuwe tweerichtingenfietspad, en ruimere boogstralen gebruiken.

Tot zover onze schriftelijke reactie. Tijdens de vergadering van 10 februari 2016 zijn wij helaas niet in staat om in te spreken. Ik neem aan dat daar begrip voor is en wacht met belangstelling de discussie in de commissie af en zie met nog meer belangstelling het definitief ontwerp tegemoet.

Met vriendelijke groet, Koen Baart, voorzitter Fietsersbond afdeling Haagse regio