



Aan: de heer J. Smit,
Ingenieursbureau Den Haag

**Afdeling Haagse regio
Postbus 11638
2502 AP Den Haag**

Betreft: Herinrichting Hobbemastraat
tussen Om en Bij en Paletplein

Den Haag, 10 juni 2012

Geachte heer Smit,

De Fietsersbond heeft kennis genomen van het herinrichtingsplan Hobbemastraat tussen Om en Bij en Paletplein en is daar niet blij mee. Fietsstroken die zo gepland zijn naast parkeervakken bevorderen de veiligheid van het fietsverkeer niet. Een vrijliggend fietspad inruilen voor een fietsstrook bevordert die ook niet.

De Hobbemastraat is een gebiedsontsluitingsweg, waar het autoverkeer met een snelheid van max. 50 km/uur mag rijden. In het kader van *Duurzaam veilig* dienen er in een 50 km/uur straat fietsvoorzieningen aangebracht worden die gescheiden zijn van de autorijbaan. In het voorliggende plan zijn de fietsvoorzieningen fysiek niet gescheiden van de autorijbaan!

In een straat met een breedte van 16,50 m als de Hobbemastraat is eigenlijk geen veilige ruimte voor kwetsbaar fietsverkeer te creëren als die ook nog eens aan de volgende eisen moet voldoen:

- 50 km/uur straat;
- tramverkeer in twee richtingen;
- aan beide zijden parkeerhavens;
- route voor doorgaand verkeer;
- route voor hulpdiensten;
- (vracht-)autoverkeer in beide richtingen.

Het *Handboek ASVV 2004* (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), uitgave CROW, geeft o.a. aanbevelingen over hoe om te gaan met fietsers in een 50 km/uur straat:

- rijbaan voor autoverkeer met vrijliggende fietspaden;
- of (iets minder veilig) rijbaan voor autoverkeer met vrijliggende fietspaden en parkeren langs de rijbaan als er auto's geparkeerd moeten worden;
- of (nog minder veilig) rijbaan voor autoverkeer met fietsers op een fietsstrook.

De mogelijkheid om fietsstroken aan te leggen gelegen tussen de autorijbaan en parkeerhavens/parkeerstroken/parkeervakken wordt in het handboek niet genoemd en daarmee niet aanbevolen. Waarom? Op een dergelijke fietsstrook:

- vinden autobewegingen plaats als in- en uitparkeren;
- kunnen autoportieren onverwacht openzwaaien;
- stappen personen in en uit;
- worden auto's dubbel geparkeerd;
- wordt illegaal geladen en gelost
- kunnen auto's met hoge snelheid passeren.

De *Ontwerpwijzer fietsverkeer*, uitgave CROW, publicatie 203, beveelt ook aan fietsstroken niet toe te passen in combinatie met parkeerhavens. Als parkeren toch noodzakelijk is, wordt een schrikstrook aanbevolen (breedte > 0.50 m). Een fietsstrook moet minimaal 1,50 m breed zijn en maximaal 2,50 m.

Daarnaast wijst de praktijk uit dat fietsstroken:

- in winkelgebieden niet werken;
- in een gebied met hoge parkeerdruk niet voldoen.

Zienswijze van de Fietsersbond:

- In de huidige situatie ligt er aan een zijde van de Hobbemastraat een vrijliggend fietspad. Dit fietspad wordt illegaal in twee richtingen gebruikt, omdat fietsen op de rijbaan richting Paletplein als onveilig wordt ervaren. Bij de Fietsersbond is niet bekend dat hierdoor ernstige ongelukken gebeuren waar fietsers bij betrokken zijn.
- De gemeente verwijderd met de herinrichting van de straat een als veilig ervaren, vrijliggend fietspad (want gescheiden van de autorijbaan!) en biedt daarvoor in de plaats een fietsstrook die in de handboeken niet aanbevolen wordt.
- De voorgestelde fietsstroken worden ook nog eens niet aangelegd zoals omschreven in de CROW-uitgave *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (Als parkeren toch noodzakelijk is, wordt een schrikstrook aanbevolen, blz. 118). In het gemeentelijke plan wordt voorgesteld een fietsstrook aan te leggen van 1,60 m breed zonder schrikstrook. De schrikstrook, het deel van de fietsstrook waar sowieso niet gefietst kan worden, is minimaal 0,50 m breed en in dit geval dus 'ingebouwd' in de fietsstrook evenals de markering (de onderbroken lijn) tussen fietsstrook en autorijbaan van 0,10 m. Voor de fietser blijft dan een manoeuvreerruimte over van precies één meter!

Stel alles in het werk om juist in deze straat met al zijn eisen het kwetsbare fietsverkeer te scheiden van het snelverkeer! Er zijn mogelijkheden:

- Zie voetgangers en fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers die beiden beschermd moeten worden tegen het snelverkeer (Duurzaam Veilig). Voeg de voorzieningen voor beide groepen kwetsbare verkeersdeelnemers samen.
- Bijvoorbeeld: Leg aan beide zijden een vrijliggend fietspad aan van 1 meter breed zonder opstaande band tussen fietspad en voetpad, maar wel met een schrikstrook van 0,50 m. Dit is natuurlijk smal, maar voelt veel veiliger dan zo'n zelfde meter (zie boven) tussen geparkeerde en rijdende auto's. Bij inhalen (door bijv. snor- en bromfietsers) kan uitgeweken worden. Passeren hoeft overigens niet als daarvoor geen ruimte is. Op de een meter brede *fietsstrook* kunnen dezelfde passanten in de tramrails of onder auto's komen. Fietsers en voetgangers kunnen hun ruimte eerlijk verdelen: ieder de helft. De schrikstrook kan ook nog teruggebracht worden naar 0,30 m breed. Fietsers en voetgangers regelen dat onderling wel, zie o.a. het Spui. Veel bewoners van buitenlandse afkomst zullen zich hier ook goed bij voelen, zowel de lopende als de fietsende.
- Nog een voorbeeld: Verbreed het huidige eenrichtingsfietspad tot 2.70 m, zodat dit een tweerichtingen fietspad wordt. Fietsers voelen zich daar veilig op, in de huidige, smalle situatie ook al. $1.60 \text{ m (fietsstrook)} + 1.60 \text{ m (fietsstrook)} = 3.20 \text{ m}$; $2.70 \text{ m (2-richtingen fietspad)} + 0.50 \text{ (schrikstrook)} = 3.20 \text{ m}$. Het tweerichting fietspad kan doorgetrokken worden tot aan de verkeerslichten bij de Vaillantlaan (mits de toren van het 'Volksbuurtmuseum wordt verwijderd/verplaatst). Zowel naar rechts als rechtdoor dient een tweerichtingen oversteek aangelegd te worden. Fietsers die rechtdoor gaan hoeven dan altijd maar een keer te wachten voor een verkeerslicht. Een tweerichtingen fietspad kan ook heel mooi aangesloten worden op de Hoofdkade, voor fietsers een veel veiliger route dan het Om en Bij.
- Deze voorbeelden zijn *duurzaam veiliger* dan de door de gemeente gekozen oplossing. Leg in ieder geval zo geen fietsstroken aan in dit deel van de Hobbemastraat. En zeker geen fietsstrook die suggereert dat deze 1,60 m breed is, maar dat in de praktijk niet is. Fietsers kunnen dan hun eigen, veilige afstand bepalen tot de geparkeerde auto's en de straat wordt er eenduidiger door (in het deel tussen Paletplein en Hobbemaplein liggen ook geen fietsstroken).
- Overweeg van de straat een 30 km/uur gebied te maken (zie Nieuwe Binnenweg nabij de Rochussenstraat te Rotterdam, ongeveer een vergelijkbare situatie).
- De handboeken wijzen erop dat fietsstroken direct gelegen naast parkeerhavens niet veilig zijn voor fietsers. Wat zijn dan de argumenten om te stellen dat de hier geplande fietsstroken wel veilig zouden zijn?