



Aan Gemeente Den Haag  
Afdeling Verkeer  
Antwoordnummer 1790  
2501 VC Den Haag

Afdeling Haagse regio  
Postbus 11638  
2502 AP Den Haag

Betreft: Reactie Fietsersbond op Fietsproject Laan van Meerdervoort

Den Haag, 7 januari 2012

Geachte mevrouw/heer,

De Fietsersbond is verheugd dat er nieuwe, vrijliggende fietspaden worden aangelegd op de Laan van Meerdervoort tussen het Azaleaplein en het De Savornin Lohmanplein. De naam 'Fietsproject Laan van Meerdervoort' geeft aan dat het vooral de bedoeling is de fietser een veilige route op deze laan te geven.

De Fietsersbond heeft wel een paar vragen, aandachtspunten en voorstellen tot verbetering.

Vragen:

- Het voorgestelde fietspad wordt 2 meter breed. Wat is het uitgangspunt geweest om het fietspad deze breedte te geven? Is dat a) het aantal fietsers dat hier dagelijks gebruik van maakt, b) de beperkte ruimte die beschikbaar is of c) allebei?

Aandachtspunten:

- Het voorgestelde fietspad krijgt een breedtemaat die onder de minimummaat ligt die genoemd wordt in het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag (2,10 m). Uit onderzoek van de SWOV<sup>1</sup> komt naar voren dat een veilig fietspad een breedte moet hebben van 2,50 m. Is er niet voldoende ruimte om een fietspad met deze breedte aan te leggen, dan moet het plan aangepast worden. Geadviseerd wordt om in die situatie geen opstaande rand aan te leggen tussen het fietspad en het trottoir. Deze biedt een uitwijkmogelijkheid die de kans op een eenzijdig ongeval aanmerkelijk vermindert. Met een opstaande rand voelen fietsers zich 'opgesloten'. Zij bedoelen daarmee: op dit te smalle fietspad kan ik als dat nodig is door die rand geen kant op. Veel fietsers komen ten val door dit soort randjes. Nogmaals in zo'n situatie wordt niet voor niets geadviseerd geen opstaande rand aan te brengen. Een opstaande rand wordt aangelegd om visueel gehandicapten op het juiste pad te houden. Dat kan ook met een zogenaamde ribbelrand zoals deze al zo'n dertig jaar geleden is aangebracht tussen het fiets- en voetpad op de Laan van Meerdervoort tussen het De Savornin Lohmanlaan en de Muurbloemweg/Palestrinaweg. Een ribbelrand hoeft niet zo breed zijn als daar is aangebracht. Ook voelen visueel gehandicapten goed het verschil tussen betontegels en asfalt. Waarom zijn de opstaande rvs-randjes op o.a. het Spui en de Dagelijkse Groenmarkt verdwenen? Omdat er zich te veel valpartijen voordeden. Vinden visueel gehandicapten nu hun weg daar niet meer?
- De lichtmasten aan de linkerkant van de voorgestelde fietspaden staan op de tekening te dicht tegen het fietspad aan. De minimale afstand tussen een fietspad en een lichtmast dient een 0,5 m te zijn. Er vinden in Nederland veel eenzijdige fietsongelukken plaats door te dicht tegen het fietspad geplaatst straatmeubilair.

<sup>1</sup> Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden. A.G. Welleman, A. Dijkstra. SWOV-rapport R-88-20. Leidschendam, SWOV, 1988

Fietsers hebben – terecht in zo'n situatie – last van objectvrees, zijn kwetsbaar en rijden met een vetergang (= slingerend). Dat vraagt om een obstakelvrije, veilige omgevingsruimte.

- Het oversteken van en linksaf slaan op de Laan van Meerdervoort ter hoogte van de Appelstraat/Pioenweg zal in beide richtingen bemoeilijkt, ja, zelfs gevaarlijk worden als het zicht op het kruisende autoverkeer ontnomen wordt door tot dichtbij het oversteekpunt tegen de trambaan geparkeerde auto's. Dat kan ook de boom doen die dichtbij de oversteek tegen de trambaan geplant wordt, vooral in de toekomst als de stam dikker wordt.
- De Laan van Meerdervoort ligt ongeveer langs de lijn zuid-west/noord-oost. Vaak komt de wind uit het zuidwestelijke richting. De bomen breken dan deels de wind. Daarnaast is het altijd prettig fietsen door een groene straat.

Voorstellen:

- Leg geen opstaande, maar een overrijdbare (ribbel-)rand aan tussen het fietspad het trottoir.
- Plaats de lichtmasten in één lijn met de bomen (wel op voldoende afstand daarvan). Dat levert een rustiger straatbeeld op en bevordert in hoge mate de veiligheid van de fietsers, wat toch het doel van dit fietsproject is. Wel gaat dit ten koste van een aantal autoparkeerplaatsen.
- Ook kunnen de lichtmasten en de masten van de bovenleiding van de tram gecombineerd worden. Het straatbeeld wordt daar nog rustiger van.
- Leg geen autoparkeerplaatsen aan langs de trambaan tot dichtbij de kruising Appelstraat/Pioenweg. Zowel het auto- als fietsverkeer heeft dan een beter zicht op het tegemoet komende verkeer.
- Plant geen boom naast de trambaan tot dichtbij de genoemde kruising die het zicht op het tegemoet komende verkeer ontnemt.
- Wij betreuren het dat de windvangers (bomen) moeten verdwijnen om plaats te maken voor geparkeerde auto's. Laat om het straatbeeld niet al te zeer aan te tasten een aantal grote, gezonde bomen (iepen) staan als overgang naar een in de verre toekomst hopelijk weer mooie groene laan.

De Fietsersbond verwacht dat u iets met onze voorstellen doet, zodat fietsen over dit deel van de Laan van Meerdervoort echt veilig wordt. Wij zijn graag bereid een nadere toelichting te geven.

Succes met de uitvoering!

Werkgroep Gemeentepolitiek van de Fietsersbond afdeling Haagse regio