

OVERWEGINGEN VAN DE FIETSERSBOND BIJ HET HERINRICHTINGSPLAN VOOR HET STATIONSPLEIN HS EN VOORSTELLEN OM DE VEILIGHEID VAN DE FIETSERS TE VERGROTEN



*Het gebied rond station
Hollands Spoor in
Den Haag*

----- sterroute
----- aansluitende
fietsroutes

Uitgangspunten

- De rol van de fietser is groot in dit gebied en zal in de toekomst groter worden. Een schaalsprong is hier nodig.
- Er zijn twee soorten fietsers: doorgaande fietsers en fietsers die hier hun bestemming hebben.
- Er zijn snelle (snor-)fietsers en langzame fietsers.
- De kwetsbaarheid van de fietser vereist een inrichting die de fietser een maximale verkeersveiligheid biedt.
- In dit gebied komen OV en fiets bij elkaar (ketenmobiliteit). Ruim 40% van alle treinreizigers in Nederland komt met de fiets naar het station.
- Het gebied wordt doorkruist door een sterroute. Deze fietsroute dient direct, eenduidig, comfortabel, logisch en daarmee veilig te zijn.
- Richt het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg in als 30 km/uur gebied.

Vraag

- Hoeveel fietsers maken gebruik van de sterroute en de aansluitende fietsroutes, en wat is de prognose voor de toekomst?

Voorstel Fietsersbond

- Het Stationsgebied wordt doorkruist door een sterroute van de binnenstad naar Rijswijk. Aan de Waldorpzijde ligt deze fietsroute er al in de vorm van een tweerichtingenfietspad¹. Zet deze fietsvoorziening door over het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg. De sterroute blijft dan eenduidig van karakter. Dat is comfortabel en veilig in deze druk gebruikte omgeving en kent op het Stationsplein slechts twee raakvlakken met het autoverkeer (twee keer één autorijbaan oversteken).



Tweerichtingen fietsoversteek in de voorrang Waldorpstraat/Leegwaterplein (spiegelbeeld van Stationsplein/Stationsweg)



Tweerichtingen fietsoversteek uit de voorrang Waldorpstraat/fietstunnel (spiegelbeeld van Stationsplein/tunneltracé); auto moet voorrang verlenen aan voetganger en blokkeert de fietsoversteek; voorstel Fb: fiets in de voorrang

- Trek het tweerichtingenfietspad¹ vanaf de Stationsweg ook door over het plein tot aan de met VRI's beveiligde, tweerichtingenfietsoversteek bij het Rijswijkseplein. Dat is eveneens veilig.

- Het tweerichtingen fietspad dient wel voldoende breed te zijn (3,75 m = 2 m vrijliggend fietspad + 1,75 m fietsstrook uit het voorstel van de gemeente) om tijdens de drukke uren het fietsverkeer goed te kunnen verwerken.
- Geef de fietsers voorrang bij de oversteek over de autorijbaan in het verlengde van het tunneltracé en bij de aansluiting van de Stationsweg op het Stationsplein (zie bestaand voorbeeld Waldorpstraat/Leeghwaterplein hierboven; deze wordt als veilig ervaren). In een 30 km/uur gebied is dit nog veiliger ². Het gaat hier beide keren om het oversteken van één autorijbaan. Die oversteeken dienen duidelijk vormgegeven te worden ³.
- Verbreed het tweerichtingen fietspad vanaf de tunnel inclusief de oversteek om het fietsverkeer beter door te laten stromen (veel afslaand fietsverkeer vraagt meer ruimte).
- Fietsers die vanaf de Parallelweg komen dienen voorrang te verlenen aan de fietsers op de sterroute.
- Leg een overrijdbare rand aan tussen het fietspad en het voetpad. Dat vergroot de gebruiksruimte en voorkomt valpartijen. Zie hieronder twee voorbeelden.



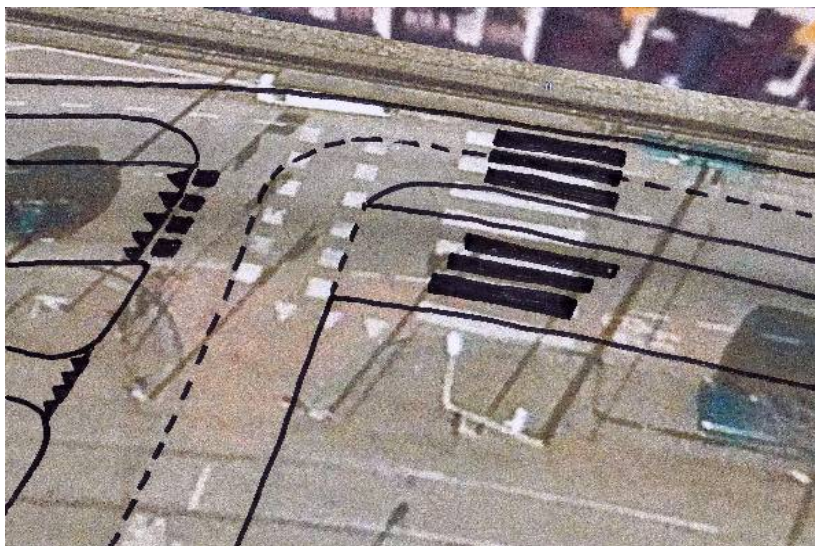
Voorbeelden: overrijdbare rand

- Leg ruime boogstralen aan zodat de fietser elke bocht veilig en vlot kan maken. Dit voorkomt verdringing en valpartijen.



Voorbeeld van een ruime bocht

- Leg het zebrapad schuin over de autorijbaan (zie onder) om ruimte te scheppen voor een ruime boogstraat.



Fietsoversteek: breder en in de voorrang

- Leg in het smalle deel van de Stationsweg een fiets(aanrij- /opstel-)strook aan voor fietsers die rechtdoor richting brede deel van de Stationsweg willen fietsen en zodanig dat zij niet in conflict komen met het rechtsaf slaande en schuin overstekende autoverkeer (dode hoek!).

Werkgroep Gemeentepolitiek

13 april 2013

Noten:

¹ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW, publicatie 230, 2006, blz. 120 ('Toch kunnen er goede redenen zijn om twee-richtingenfietspaden toe te staan, namelijk als er geen ruimte is om aan beide kanten van de weg een fiets *pad* aan te leggen')

² Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW, publicatie 230, 2006, blz. 192 punt 6.3.1

³ Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW, publicatie 230, 2006, blz. 242 t/m 245

Reactie op gemeentelijk voorstel tot herinrichting Stationsplein/brede deel Stationsweg bij HS

Algemeen

Om het fietsen te stimuleren wil de gemeente Den Haag de fietser een aantrekkelijk en hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes aanbieden.

Het laatste ontwerp voor de herinrichting van het Stationsplein en het brede deel van Stationsweg voldoet bij lange na niet aan dit uitgangspunt.

De Fietsersbond vindt de veiligheid voor de kwetsbare fietser het belangrijkste uitgangspunt.

Dat betekent:

- een duidelijke en logische plek voor de fiets in deze druk gebruikte ruimte;
- zo min mogelijk raakvlakken met het overige verkeer en
- geen gevaarlijke obstakels als paaltjes, opstaande randjes e.d.

In een 30 km/uur gebied is het niet gebruikelijk om aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, maar omdat dit een druk gebruikte ruimte is en omdat er een stertroute door heen loopt is het aan te raden dit juist wel te doen. Het aanleggen van een tweerichtingen fietspad ligt hier het meest voor de hand. Dat is hier comfortabel en veilig en daardoor gewenst.

Conclusie: [Het Stationsplein heeft een heldere profielindeling nodig en heldere regels. Dat schept heldere kaders voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voor kwetsbare fietsers is dit een eerste vereiste: een tweerichtingenfietspad.](#)

Uitgangspunten

- De rol van de fietser is groot in dit gebied en zal in de toekomst groter worden. Een schaa sprong is hier nodig.
- De kwetsbaarheid van de fietser vereist een inrichting die de fietser een maximale verkeersveiligheid biedt.
- De fietsroutes dienen direct, comfortabel en logisch te zijn.
- Het gebied wordt doorkruist door een stertroute. De eisen daarvoor staan in de Haagse Nota Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma Fiets.
- De CROW-aanbevelingen dienen ter harte genomen te worden.

Vragen

- In hoeverre is de fietser uitgangspunt geweest bij het plannen van de fietsvoorzieningen?
- Hoeveel fietsers maken – en vanuit welke richting en met welke doel - gebruik deze fietsroutes?
- In de loop der jaren is er een groot draagvlak voor een herinrichting met een tweerichtingenfietspad in dit gebied ontstaan. Hoe wordt daarmee omgegaan?

Gevaren voor de fietser in het voorgestelde gemeentelijke ontwerp

- **Fietsstroken** op het Stationsplein en in het brede deel van de Stationsweg
 - Op een fietsstrook heeft het fietsverkeer aan de linkerkant een raakvlak met het autoverkeer en dat is niet veilig door het grote verschil in snelheid en massa¹.
 - Bij een tekort aan autoparkeerplaatsen en soms uit gemakzucht zien automobilisten een fietsstrook als een handige parkeerstrook².
 - Een Kiss&Ride plek rechts naast een fietsstrook is zonder meer gevaarlijk.
Conclusie: Leg geen fietsstroken aan als er een veilig en comfortabel alternatief is.
- **Fietspaden** op het Stationsplein en in het brede deel van de Stationsweg
 - Deze voorzieningen zijn slechts 2 m breed. Dat is een kritische maatvoering³. Het aanbod aan (snor-)fietsers kan hier niet op een veilige en comfortabele manier verwerkt worden.
 - Vergevingsgezinde randjes zijn niet gepland⁴. Opstaande afscheidingen tussen voet- en fietspad kunnen valpartijen veroorzaken. Vergevingsgezind = overrijdbaar.
Conclusie: Leg geen te smal fietspad aan als er een veilig en comfortabel alternatief is.
- **Afslaan en oversteken** is voor fietsers gevaarlijk
 - De fietser moet komende vanuit de richting Parallelweg of tunnel linksaf slaan om de Stationsweg in te rijden. Daarbij kruist hij het achterop komende rechtdoor rijdende autoverkeer. Dat is niet veilig.
 - Richting Rijswijkseplein kruist de fietser een in- en uitrit voor taxi's. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren. Taxi's en fietsers zijn geen vrienden van elkaar.
 - Ter hoogte van de Hofwijkstraat moet de fietser rechtsaf slaan, 3x een tramrails oversteken en linksaf slaan richting het te smalle fietspad naast/onder het Strijkijzer. Dat is onduidelijk en daardoor onveilig. Het lokt verkeerd verkeersgedrag uit.
Conclusie: Het is niet nodig om fietsers in gevaar te brengen, omdat er een veilig en comfortabel alternatief is.
- **Tweerichtingen overstek** in het verlengde van de fietstunnel
 - De tweerichtingen fietsoversteek in het verlengde van de tunnel blijft ook in het gemeentelijk plan bestaan. Fietsers vanuit de tunnel die linksaf richting Parallelweg rijden en fietsers die vanuit de richting Stationsweg linksaf slaan richting tunnel. Deze overstek is niet in de voorrang. Dat voelt niet veilig en is niet comfortabel. Voor het fietsverkeer is geen opstelruimte. "Een combinatie van zebra-markering en fietsoversteek uit de voorrang wordt niet toegepast omdat dit misleidend is"⁵.
Conclusie: Het is niet nodig deze overstek in deze vorm te handhaven, omdat er een veilig en comfortabel alternatief is.

Eindconclusie

Het gemeentelijke voorstel lijkt op een hindernisbaan met alle gevaren die daarbij horen. Dit lokt verkeerd verkeersgedrag uit. Een tweerichtingen fietspad door het gebied geeft de fietser een duidelijke, veilige en comfortabele plek in dit drukke gebied. Slechts twee keer moet één autorijbaan overgestoken worden. Deze oversteken kunnen heel veilig worden aangelegd⁶.

Het is absurd om de vele kwetsbare fietsers geen duidelijke, veilige plek te geven in deze drukke openbare ontmoetingsruimte.

1 ASVV, uitgave CROW, blz. 420

2 ASVV, uitgave CROW, blz. 750

3 Conflicten op fietspaden-fase 2, TNO 2012 R10966, Eindrapport

4 ASVV, uitgave CROW, blz. 449

5 Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen, uitgave CROW, publicatie 207, blz. 22

6 Ontwerpwijzer fietsverkeer, uitgave CROW, publicatie 230, blz. t/m 245

30 km/uur gebieden

In 30 km/uur gebieden gelden in beginsel geen voorangsregels¹.

De reden van dit verbod is dat – naar het oordeel van de wetgever – het regelen van voorrang op gespannen voet staat met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Zoals bekend is snelheid van het gemotoriseerde verkeer de belangrijkste bron van verkeersonveiligheid. Het regelen van de voorrang in 30 km-gebieden is derhalve volgens de wetgever verkeersonveilig.

Omdat langzaam verkeer geen verkeersonveiligheid veroorzaakt, maakt de wetgever het bij uitzondering mogelijk de voorrang wel ten gunste van het fietsverkeer te regelen.

Een andere uitzondering is voorrang voor busverkeer over een busbaan door een 30 km/uur gebied. Dat is op het Stationsplein is dit niet van toepassing.

Door het stationsgebied loopt een belangrijke fietsroute die de hele dag door, maar vooral tijdens de spitsuren, veel fietsverkeer te verwerken krijgt.

Het uit de voorrang houden van fietsers op deze fietsroute in 30-km/uur gebieden leidt tot meer verkeersonveiligheid.

Comfort en doorstroming zijn ook erg belangrijk. Vaker moeten afremmen, soms tot stop en weer moeten optrekken, kost de fietser veel energie. En dat ook nog eens in een ruimte die veel te krap is.

Het is belangrijk dat dit meegewogen wordt.

Vanuit de fietstunnel voorrang moeten verlenen aan het autoverkeer houdt fietsers veel te lang op de tramrails.

In de huidige praktijk krijgen fietsers regelmatig van autobestuurders de gelegenheid om over te steken, dus voorrang.

Fietsers die verspreid over de tijd en in de voorrang oversteken geven het autoverkeer voldoende gelegenheid om te passeren. Fietsen uit de voorrang vormen in drukke tijden grote groepen wat bij het oversteken juist gevaar met zich meebrengt.

Waaruit blijkt dat het uit de voorrang houden de veiligheid van de fietser vergroot wordt, als de auto voorrang krijgt?

¹ Uitvoeringsvoorschriften BABW: Het bord B6 is in beginsel niet toegestaan in 30 km/uur gebieden



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

Gemeetraadsvergadering
19 september 2013

Onderwerp: Stationsplein/brede deel Stationsweg

Voorzitter, dames en heren,

In Nederland is de afgelopen 40 jaren veel wetenschappelijke onderzoek verricht op het gebied van verkeersveiligheid. Door het kenniscentrum op verkeersveiligheidsgebied, het CROW, zijn de conclusies van deze onderzoeken vertaald in talloze aanbevelingen en richtlijnen. Door deze ter harte te nemen is Nederland een van verkeersveiligste landen geworden.

Zeven jaar is gewerkt aan een herinrichtingsplan voor het Stationsplein e.o. Daarbij was het CROW grotendeels leidend.

Het CROW geeft inderdaad aan dat tweerichtingen fietspaden minder veilig zijn, maar niet zo onveilig en eenzijdig gesteld als het college doet voorkomen.

Het CROW geeft ook aan dat er redenen en situaties kunnen zijn om juist wél een tweerichtingenfietspad aan te leggen.

Deze worden volledig genegeerd.

Het Stationsplein is zo'n gebied om het juist wel te doen en zoals een reeks gemeenten het rond hun stationsgebieden al gedaan hebben.

Goed, het college stelt voor: geen tweerichtingenfietspad.

Maar wat krijgt de fietser ervoor terug?

Wel, voorzieningen die niet of nauwelijks voldoen aan de aanbevelingen en richtlijnen van het CROW.

Is dat dan zo veilig? Nee! De argumentatie luidt steeds: voor de uitvoering van die richtlijnen "hebben wij geen ruimte" en "deze tasten de belangen van het andere verkeer aan". Een slechtere argumentatie kun je niet bedenken.

Een tweerichtingenfietspad geeft de kwetsbare fietser juist een duidelijke plek en voldoende veilige manoeuvreerruimte in dit krappe gebied.

Het aantal fietsverkeersslachtoffers in Nederland neemt niet af. Integendeel het neemt de laatste jaren toe, vooral het aantal ernstig gewonden. Dat gegeven toch moet een belangrijke reden om juist die CROW-richtlijnen als leidraad te blijven gebruiken.

Ik geef u één voorbeeld van de gevolgen van het negeren van CROW-richtlijnen.

Fietsend over het Stationsplein vanuit de richting Stationsweg, moet u als u door de fietstunnel wil rijden eerst de autorijbaan oversteken. U dient de auto's voorrang te verlenen. Naast deze oversteek ligt een zebraad.

Het CROW zegt over zo'n situatie:

"Een combinatie van zebra-markering en fietsoversteek uit de voorrang wordt niet toegepast, omdat dit misleidend is".

Ik garandeer u dat dit ontwerp verkeerd fietsverkeersgedrag uitlokt.

Als er één belangengroep is die veilig fietsen voorstaat, dan is het de Fietsersbond wel. Dank u wel.