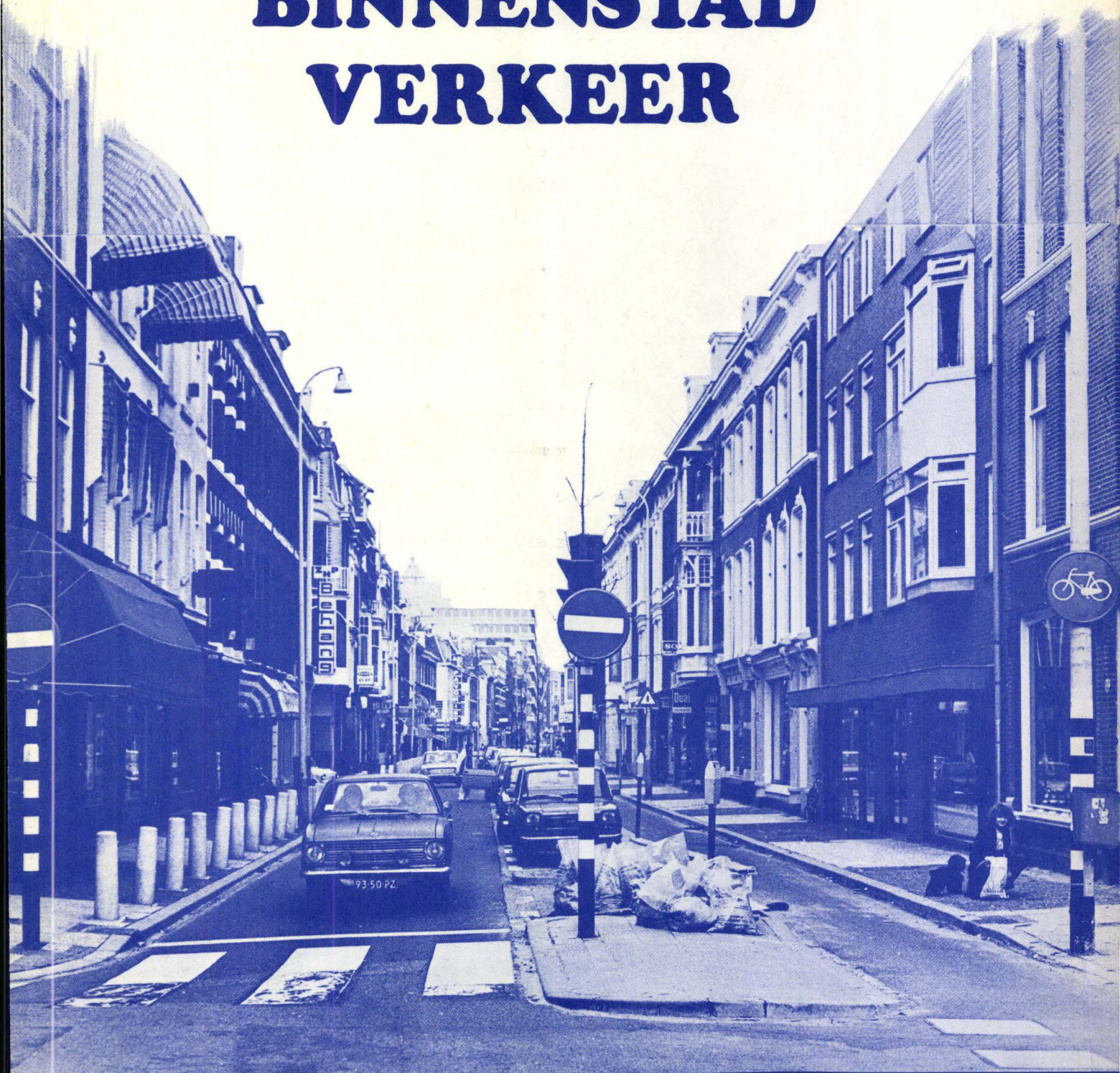


MIDDENSTAND BINNENSTAD VERKEER



een brochure van de
Echte Nederlandse Fietzersbond
E.N.F.B.
afdeling Den Haag

1 mei 1979/Echte Nederlandse Fietzersbond afdeling Den Haag

PRODUKTIE:
werkgroep gemeentepolitiek E.N.F.B.-Den Haag

VORMGEVING:
Christiaan La Poutré

ONTWERP OMSLAG:
Hannie Hazenbroek

FOTO'S:
Rob van Putten

DRUK:
De Dageraad

NABESTELLINGEN:
E.N.F.B.-Den Haag, Postbus 11638, Den Haag

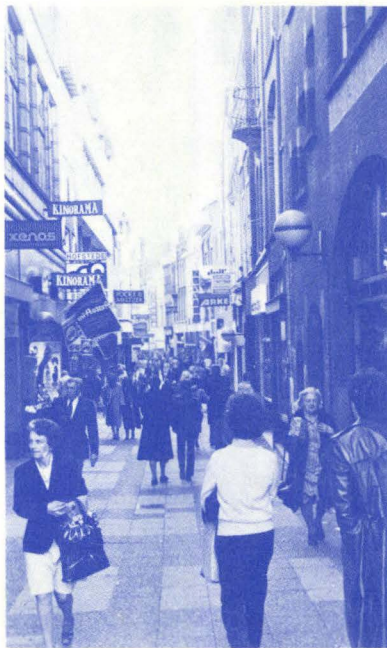
1. Inleiding

Winkelen in de Haagse agglomeratie kan op veel plaatsen op de hoek, in de winkelstraat in de buurt, in het grote winkelcentrum van Rijswijk of Leidschendam of in de binnenstad. Ook de manier waarop we gaan winkelen loopt uiteen. We gaan te voet, pakken de fiets, de bus of tram, of stappen in de auto, al naar gelang de aard van de te kopen artikelen en de plaats waar we gaan winkelen.

Een van de factoren die bijdragen tot de aantrekkelijkheid van een winkel of een winkelgebied vormt het al of niet aanwezig zijn van voldoende mogelijkheden om er te komen en om eventuele vervoermiddelen te stallen. Zijn die er niet of te weinig dan zal het winkelend publiek de voorkeur geven elders de inkopen te gaan doen met alle gevolgen van dien voor de winkeliers.

De vraag of het voornaamste winkelgebied in de agglomeratie, de Haagse binnenstad, wel goed te bereiken is vormt in gemeentelijke kring een belangrijk punt van discussie. Wordt de bereikbaarheid onvoldoende geacht, dan dient de gemeenteraad te bepalen op welke wijze deze verbeterd moet worden. De keuze bestaat uit verschillende mogelijkheden, namelijk de aanleg van meer parkeergelegenheden voor auto's ofwel uitbreiding van de voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Deze keuze zal dan worden vastgelegd in de kaderplannen voor de komende jaren, zoals het Verkeerscirculatieplan 1980-1985 en het Structuurplan, die binnenkort door de raad worden vastgesteld, als in specifieke besluiten, zoals bijvoorbeeld de bouw van nieuwe parkeergarages of de aanleg van fietsvoorzieningen. Een belangrijk punt van discussie is het beseft dat de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad niet ten koste moet gaan van de leefbaarheid en de sfeer, omdat deze in grote mate de aantrekkelijkheid van het stadscentrum bepalen.

Vanzelfsprekend wordt er ook buiten de gemeenteraad en de gemeentelijke diensten over bovenstaande problematiek nagedacht. Niet alleen de dagbladen leveren hieraan hun bijdrage door de publikatie van artikelen over dit onderwerp, maar ook diverse groepen die op grond van hun belangen en doelstellingen de ontwikkelingen rond de Haagse binnenstad op de voet volgen, zijn hierbij betrokken. Een



Winkelen in binnenstad: extra dimensie

voorbeeld hiervan zijn de verschillende reacties op het nogal eenzijdige rapport over de bereikbaarheid van de binnenstad, dat vorig jaar in opdracht van de gemeente door het ingenieursbureau D.H.V. is opgesteld.

Ook de afdeling Den Haag van de Echte Nederlandse Fietsersbond E.N.F.B. (voorheen E.N.W.B.) wil een bijdrage leveren aan de meningsvorming over het hierboven genoemde onderwerp. Dit past in het kader van de doelstellingen van de bond, die zich inzet voor een evenwichtiger indeling van de ruimte en het verkeer met gelijke vervoersmogelijkheden voor iedereen, verbetering van de leefbaarheid, het leefklimaat en het natuurlijk milieu, een grotere verkeersveiligheid en een geringere verspilling van energie en schaarse grondstoffen. De bijdrage van de Haagse afdeling bestaat uit het organiseren van een discussie-avond over middenstand, verkeer en vervoer. Zij sluit hierbij aan op de landelijke activiteiten van de bond waarbij de problematiek van het winkelverkeer centraal staat.

Naar aan

3 Winkelverkeer: feiten, achtergronden, analyse

3.1. Inleiding.

Dagelijks verplaatsen zich binnen de Haagse agglomeratie honderdduizenden mensen die zich een of meer gebruiks-artikelen willen aanschaffen. Het betreft hier niet alleen zuiver woon-winkel verkeer, maar ook gekombineerd woon-winkel-werkverkeer en andere *gemengde verplaatsingen*. De afstand die wordt afgelegd varieert sterk, namelijk van enkele tientallen meters (naar en van de winkel om de hoek) tot vele kilometers (naar en van het winkelcentrum aan de andere kant van de stad). De af te leggen afstand hangt nauw samen met het doel van de konsument; voor een pakje boter blijft de koper in de buurt, maar voor een paar schoenen kan hij doorgaans niet om de hoek terecht.

In de winkelstructuur in de Haagse agglomeratie kunnen we verschillende niveaus onderscheiden:

- 1 De over een woonwijk verspreide buurtwinkels (kruideniers, groenten-, zuivelwinkels, e.d.). Deze voorzien in de dagelijkse behoeften, terwijl hun bedieningsgebied beperkt blijft tot de buurt. De verplaatsingsafstand van de konsument is in dit geval klein.
- 2 De winkelstraten, zoals Frederik Hendriklaan, Weimarstraat, Theresiastraat en Fahrenheitstraat. Deze bevatten zowel winkels voor artikelen voor het dagelijks gebruik als voor de meer duurzame consumptiegoederen. Het bedieningsgebied van deze straten is groter dan alleen de buurt; ook omliggende woonwijken zorgen voor veel klanten. Van de aantrekkingskracht van elk van deze winkelstraten apart hangt het af of deze ook nog publiek van verder afgelegen gebieden weet aan te trekken. De gemiddelde koper legt voor deze categorie winkelvoorzieningen een afstand af die niet groter is dan één à twee kilometer.
- 3 De zogenaamde subcentra, meestal gelegen in de nieuwbouwwijken en ontstaan in de jaren zestig. Hieronder vallen winkelgebieden als

Waldeck, Mariahoeve en Leyweg. Tot deze groep behoren ook In de Bogaard in Rijswijk en Leidsenhage in Leidschendam, die in vergelijking met de eerder genoemde grootser van opzet zijn.

Het verschil tussen categorie 2 en 3 is, voor wat het verzorgingsgebied betreft niet zo groot; beide, 3 wellicht meer dan 2, vervullen een functie voor de nabij gelegen woonwijken, zij het dat de meer aan de rand van de agglomeratie gelegen centra ook veel klanten uit de regio trekken. Kenmerk van de "nieuwe" centra is dat daar veel filialen van al oudere firma's, met name van grootwinkelbedrijven gevestigd zijn. Hierin verschillen ze wezenlijk van categorie 2. Een ander belangrijk verschil betreft de ruimtelijke opzet van de nieuwe centra; deze zijn bewust ingericht voor de auto. Hier bestaan, in tegenstelling tot de oudere winkelstraten, nauwelijks parkeerproblemen. Wat uiterlijk en intimiteit betreft wint categorie 2 het ruimschoots van categorie 3.

- 4 Tenslotte het Haagse stadscentrum, gekenmerkt door het in historisch opzicht aantrekkelijke uiterlijk, de veelheid en diversiteit aan voorzieningen en de verscheidenheid aan winkels, waardoor veel keuzemogelijkheden geboden worden.

De binnenstad moet het hebben van klanten uit de gehele agglomeratie en uit de regio, zodat de door de konsumenten te overbruggen afstand hier

hebben een beperkt verzorgingsgebied. De grote *cash & carry-bedrijven* treffen we niet alleen in de sub-centra aan, maar vooral op zelfstandige lokaties (Konmar: Zorgvlietstraat, Walddorpstraat, Goudsbloemlaan; Profimarkt: Haagweg, e.d.). Deze winkels bieden voor lage prijzen een groot assortiment artikelen voor dagelijks gebruik aan. Nadeel van dit soort vestigingen is dat ze van ver koperspubliek aantrekken en tegelijkertijd het gebruik van de auto sterk stimuleren. Dit laatste leidt tot een extra belasting voor de omliggende woonwijken. Een ander nadeel is dat ze gebruiksartikelen aanbieden die ook in de winkels in de buurt te koop zijn.

3.2. Ontwikkelingen.

De hierboven weergegeven schets levert een statisch beeld op van de winkelsituatie in de Haagse agglomeratie. In deze paragraaf volgt een uiteenzetting over de veranderingen in de relaties tussen de verschillende winkelvoorzieningen en over het verband tussen deze wijzigingen en de verkeers- en vervoersactiviteiten. Allereerst verwijzen we voor een uiteenzetting en analyse op ruimere schaal naar de E.N.F.B.-brochure *Boodschappen doen*.

A. Het inwonersaantal van Den Haag is de laatste zestien jaar sterk gedaald. Zij bedroeg in 1960 605.934 en in 1976 471.038, oftewel een afname met 134.896, wat overeenkomt met een daling van 22%. De ontvolking van de binnenstad is aan te tonen met de volgende cijfers:

1-1-55: 24.900 inwoners,
1-1-65: 18.600 inwoners,
1-1-75: 10.900 inwoners.

De bevolkingsdichtheid in de binnenstad liep terug van 126 inwoners per hectare in 1955 tot 55 inwoners per hectare in 1975. Voor geheel Den Haag bedragen deze cijfers respectievelijk 135 en 109.

B. De suburbanisatie, dat wil zeggen het ontstaan van nieuwe woongebieden aan de rand van de stad en in de haar omringende gemeenten, heeft de afstand tussen de binnenstad en haar bezoekers vergroot. De inwonercijfers voor de omliggende gemeenten gezamenlijk (Voorburg, Rijswijk, Leidschendam, Nootdorp, Zoetermeer) geven die suburbanisatie aan: 1960: 112.687; 1976: 184.807 (stijging: 64%, absoluut:

72.120). Het inwonersaantal voor het gehele gewest is dus met 62.776 gedaald, met een interne verschuiving naar de buitenkant van Den Haag.

C. De reële consumptie per hoofd van de bevolking is in de periode 1960-1976 verdubbeld. Ook heeft er een verschuiving in het consumptiepatroon plaatsgevonden. De bestedingen aan artikelen voor dagelijks gebruik namen absoluut wel toe, maar relatief gezien werd er veel meer geld aan duurzame consumptiegoederen uitgegeven. Aangezien voor de kopers van dit soort artikelen de afstand naar de winkels die dit soort goederen aanbieden en die gelegen zijn in de sub-centra en de binnenstad, groter zijn geworden, kunnen we, theoretisch gezien, stellen dat de verplaatsingen over langere afstand zijn toenomen.

D. Mede door de onder A, B en C geno

Momenteel heeft één op de vier Hagenaars een auto. 54 op de 100 inwoners van Den Haag hadden in 1975 een fiets. Het gebruik van de middelen van vervoer heeft zich eveneens gewijzigd. In 1975 was de verdeling daarvan over de verplaatsingen (3,11 per persoon per dag) als volgt:

te voet	: 24%
(brom)fiets	: 26%
auto	: 35%
openbaar vervoer:	15%

Het langzaam verkeer (voet en fiets) en het openbaar vervoer verzorgen dus samen toch nog het merendeel van de verplaatsingen. Het toegenomen auto-gebruik moet enerzijds verklaard worden uit de grotere autobeschikbaarheid, anderzijds uit de grotere verplaatsingsafstanden (zie A t/m D).

Over het gebruik van de middelen van vervoer naar de diverse winkelveorzieningen is, voor zover wij weten, weinig bekend. Over de gehele linie zal in de periode 1960-1979 het gebruik van de auto ongetwijfeld zijn toegenomen, maar dit geldt dan in veel sterkere mate voor het vervoer naar en van de sub-centra en de binnenstad dan voor dat naar buurtwinkels en winkelstraten. Wel zijn er cijfers bekend over het gebruik van de middelen van vervoer naar en van het Haagse centrum en het Rijswijkse winkelgebied. In de Bogaard. De cijfers zijn niet zonder meer vergelijkbaar, maar geven wel een indicatie. (zie tabel).

Over de bezoekersaantallen zijn geen vergelijkbare gegevens voorhanden. Opvallend is dat de auto een ondergeschikte rol speelt in het winkelverkeer naar de binnen-

stad en dat het gebruik ervan in dat soort verkeer in die tien jaar, als we de cijfers voor de verschillen bij de voetgangers corrigeren, relatief gezien nauwelijks is toegenomen. Het openbaar vervoer daarentegen is een veel belangrijker plaats gaan innemen, terwijl de fiets, ondanks een lichte toename, tot nu toe een ondergeschikte rol heeft gespeeld.

3.3. Bereikbaarheid.

In discussies over de aantrekkingskracht van winkelgebieden duikt steeds weer het woord *bereikbaarheid* op, en niet ten onrechte, want de frekwentie waarmee de consumenten een winkelstraat of -centrum bezoeken, zal samenhangen met het gemak waarmee men er kan komen. Het is echter niet de enige faktor die de konsument betreft bij zijn keuze al of niet in een bepaald winkelgebied te gaan winkelen. Andere factoren die een rol spelen zijn: gezelligheid, sfeer, assortiment, prijsverschillen, koppeling van het winkelgebied aan andere functies, winkelklimaat, en dergelijke.

Bij bereikbaarheid spelen vaak veel meer factoren een rol dan die welke in discussies die hierover worden gevoerd, genoemd worden. Het ingenieursbureau D.H.V. bracht het begrip *bereikbaarheid* in het *rapport bereikbaarheid binnenstad* in feite terug op het aantal aanwezige parkeerplaatsen en de loopafstand tussen parkeerplaats en uiteindelijke bestemming. Ook middenstand en Kamer van Koophandel laten zich nogal



lawaai. Het is lang niet altijd een veilig middel van voortbewegen.

- *per fiets:*

Voor bewoners van buitenwijken vormt bij het fietsen naar het centrum de grote afstand en slechte weersomstandigheden een nadeel. Naarmate men de binnenstad nadert moet men meer verkeersknelpunten passeren. Men heeft hinder van stank en lawaai en men moet vaak omrijden. Fietsen naar en in de binnenstad is onveilig. In het centrum is een tekort aan stallingsmogelijkheden. Op de fiets kan je betrekkelijk weinig bagage meenemen.

- *Per openbaar vervoer:*

Nadelig zijn de loopafstanden van en naar haltes, de te overwinnen verkeersbarrières en grote hoeveelheden stank en lawaai. Op de route tussen haltes en winkels loopt men in de binnenstad gevaar. Wat het vervoer zelf betreft: de ritten duren vaak lang wegens opstoppen en dubbelgeparkeerde auto's. Men kan vrij weinig bagage meenemen. Het vervoer is niet gratis. Voordelen zijn het redelijke lijnennet en het feit dat men geen parkeer- en stallingsproblemen heeft.

Zo bezien is niet alleen voor auto's de bereikbaarheid van de binnenstad slecht te noemen, maar ook voor de overige middelen van vervoer. Sterker nog, deze laatste is juist nog veel beroerder. De verbetering van de bereikbaarheid is daarom veel minder eenvoudig te verwezenlijken dan D.H.V. in haar rapport voorsteld, namelijk door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

3.4. Beleid gemeente.

Om de Haagse binnenstad aantrekkelijker te maken voor het winkelend publiek is het beleid van de gemeente ten aanzien van dit gebied tot nu toe voornamelijk gericht geweest op uitbreiding van de parkeer capaciteit. De gedachte hierachter was dat het Haagse centrum beter met de subcentra in de Bogaard en Leidsenhage kon concurreren wanneer het per auto beter bereikbaar was en er ruimte te over was om er te parkeren. Hierbij gaat de gemeente automatisch ervan uit dat het autobezit in de toekomst zal toenemen en dat dit vanzelfsprekend tot gevolg zal hebben dat van het publiek dat nog regelmatig in



de binnenstad winkelt, een zeer groot deel voortaan zijn inkopen in de subcentra zal gaan doen. Bij deze redenering kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

1. Een studie van het Instituut voor stedenbouwkundig onderzoek van de Technische Hogeschool in Delft wees uit dat het winkelcentrum in de Bogaard niet concurrerend werkt ten opzichte van het Haagse centrum, maar dat het, in het licht van de verstedelijking, veeleer een complementaire functie vervult. Uit

beleidsvoorstellen op die op geen enkele wijze getuigen van een krachtig sturend beleid. Men ziet lijdelijk toe hoe het suburbanisatie- en ontvolkingsproces zich voltrekt.

Aan het slot van dit hoofdstuk nog enkele opmerkingen over het Haagse *demonstratieproject fietsroute*. De middenstand is over het algemeen niet zo tevreden hierover. De winkeliers in de Weimarstraat en de Prins Hendrikstraat hebben al meermalen hun ongenoegen over deze route naar voren gebracht. Moeten we dit beschouwen als geëmotioneerd en bevooroordeeld middenstandsdenken of zijn het reële bezwaren?

Feit is dat een groot aantal winkels langs de route aantrekkingskracht uitoefent op bewoners uit een groot gebied, namelijk de omliggende straten en woonwijken. Een belangrijk deel van de bezoekers van deze winkels komt met de auto, een tendens die wel moet worden teruggedrongen, maar dan door middel van een *gedoseerd beleid*. De fietsroute heeft de bereikbaarheid van deze winkels voor auto's aangetast en het valt aan te nemen dat van degenen die voor het winkelen gebruik maken van de auto, velen liever hun inkopen in andere winkelstraten doen. Het winkelverkeer per auto is dus *verplaatst* en *niet afgenomen*. Daarentegen is het fietsverkeer in de buurt van de route en in de stad als geheel nauwelijks toegenomen. Het project heeft dus maar gedeeltelijk resultaat opgeleverd, terwijl het woord *fietsroute* negatieve associaties oproept (hoge kosten, nadelig voor de omzet van de middenstand, onveilig). Kortom, het demonstratieproject heeft weinig positiefs opgeleverd.



Parkeergarages: geen oplossing

4 Mogelijkheden voor ander beleid

Het beleid van de gemeente Den Haag is tot nu toe een volgend beleid geweest. Waar een verder vooruitschuiven van een beslissing onmogelijk was, werd besloten tot het treffen van maatregelen die de konsekwenties van de bestaande ontwikkelingen moesten opvangen. Daardoor worden deze ontwikkelingen versterkt en werden alternatieven geblokkeerd. De ontvolking van Den Haag en de enorme groei van het autoverkeer zijn hiervan mede het gevolg.

Toch zegt het Haagse College van B en W al sinds 1974 in zijn beleidsprogramma dat het particuliere autoverkeer afgeremd moet worden ten gunste van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Waarom handhaaft het dan de relatief goede autovoorzieningen in de binnenstad? Uit verschillende nota's blijkt een zekere vrees voor een vermindering van de winkelfunctie als de bereikbaarheid voor de auto zou worden beperkt. De klanten zouden wegvloeden naar Leidsenhage en In de Boogaard. Deze

verkeers- en vervoerssysteem dat Den Haag leefbaar houdt.

De verplaatsingsbehoefte kan worden teruggedrongen door het tot staan brengen van de suburbanisatie en door het vermengen van de verschillende stedelijke functies (wonen, winkelen, werken, enz.). Men kan dan z'n dagelijkse boodschappen in de buurt (te voet) doen. Voor het kopen van meer duurzame artikelen en voor het rekreatief winkelen gaat men naar de binnenstad.

Optimale verplaatsingsmogelijkheden voor iedereen betekent dat een redelijke bereikbaarheid van relevante bestemmingen gegarandeerd moet zijn.

De gemeentelijke overheid zal erop toe moeten zien dat niet de ene deelgroep zich een zekere vrijheid in keuze van vervoerswijze verwerft ten koste van de verplaatsingsmogelijkheden van andere deelgroepen. Daardoor wordt de ongelijkheid van de vervoersmogelijkheden vergroot, terwijl de leefomstandigheden voor de gehele gemeenschap verslechteren. Het behoud van de leefbaarheid van Den Haag tenslotte is het centrale punt van de doelstelling. Alle te treffen maatregelen moeten hieraan getoetst worden. Dit houdt in dat bij de ontwikkeling van het verkeerssysteem ernstig rekening moet worden gehouden met de negatieve en positieve gevolgen van het gebruik van de verschillende vervoermiddelen voor de gemeenschap. Uitgaande van deze algemene doelstelling dienen de meer concrete doelen te worden geformuleerd. Het is juist deze konkretisering die tot nu toe in de Haagse beleidsprogramma's ontbrak. Doordat het college van B en W niet gebonden was aan een duidelijk vastgestelde beleidskeuze met betrekking tot het verkeer kon het zijn auto-gericht beleid blijven voortzetten.

Wij kiezen voor een verbetering van de leefbaarheid van de Haagse binnenstad door beperking van het autogebruik, bevordering van langzaam verkeer en openbaar vervoer en door verbetering van het woon- en winkelklimaat. Beperking van het autogebruik is onvermijdelijk, omdat het grote ruimtebeslag en de vele negatieve gevolgen van het autoverkeer niet te combineren zijn met de relatief kleinschalige en kwalitatief hoofwaardige binnenstadsomgeving. Om desondanks de bereikbaarheid te garanderen dienen de minder hinderlijke

vervoerswijzen te worden bevorderd. Door verbetering van het woon- en winkelklimaat in de binnenstad wordt vervolgens

de basis gelegd voor een blijvend functioneren van het stadscentrum.



Meer stallingsmogelijkheden voor fietsers

5 Maatregelen

Om een beleid tot uitvoering te brengen, moeten de ideeën ervan uitgewerkt worden in concrete maatregelen. Dit doet de gemeente op basis van allerlei plannen. Enkele van deze plannen zijn:

5.1. Het structuurplan.</



Bevoorrading: vaak te weinig ruimte

randweg.

- De hoeveelheid langparkeerplaatsen sterk terugbrengen. De bestaande hoeveelheid kortparkeerplaatsen handhaven, maar niet uitbreiden, zoals in de Studie bereikbaarheid binnenstad wordt bepleit. Geen aanleg nieuwe parkeergarages. Deze nemen teveel ruimte in beslag en trekken nog meer auto's naar de stad. Op korte termijn lijkt het parkeerprobleem te worden opgelost, maar op langere termijn worden de verkeersproblemen alleen maar groter.
- Een strenge aanpak van foutparkeerders. Deze vormen een ernstige bedreiging van de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers.
- Voor het fietsverkeer moeten veilige aan- en afvoerroutes naar de binnenstad worden aangelegd. De bestaande knelpunten moeten worden opgelost. Binnen het centrum moeten rechtstreekse verbindingen voor het fietsverkeer blijven bestaan.
- Het aantal fietsenstallingen in de hele binnenstad moet worden uitgebreid.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer moet verbeterd worden door vergroting van het comfort, verhoging van frekwenties en door uitbreiding van de mogelijkheden om bagage mee te nemen. Tevens moeten, waar mogelijk, vrije banen worden aangelegd. Geen tariefsverhoging. Aan de rand van de stad moeten park-and-ride-voorzieningen worden

aangelegd voor bezoekers uit de regio.

- Door bevordering van kleinschaliger goederenvervoer kan de overlast die door dit vervoer wordt veroorzaakt teruggebracht worden. Hiertoe dienen de mogelijkheden van een distributiecentrum buiten de stad te worden onderzocht.

5.3. De nota verkeersafwikkeling binnenstad.

Omdat de verkeersafwikkeling in de binnenstad zo'n omvangrijk probleem is heeft de gemeente Den Haag hieraan een aparte nota gewijd. Deze vormt feitelijk een verlengstuk van het VCP. De daarbij in de vorige paragraaf genoemde punten zijn ook op deze nota van toepassing.

5.4. De bestemmingsplannen

Deze geven voor kleine deelgebieden aan welke activiteiten daar ontwikkeld mogen worden. De plannen moeten passen binnen de in het structuurplan geschatte ontwikkelingen. Ook dient rekening te worden gehouden met het VCP. Voor de bestemmingsplannen zijn dan ook dezelfde punten van belang die bij het structuurplan en het VCP werden aangegeven.



Autowerende maatregelen sinds kort ook in de Nieuwstraat

Al deze plannen zijn instrumenten bij de realisatie van het beleid van

Geraadpleegde publikaties.

E.N.F.B.-UITGAVEN:

Knelpuntennota Den Haag, 1977
Beleidsplan Langzaam Verkeer, 1976
Fietzers uitgezonderd, 1978
Boodschappen doen, 1979
Stallingsproblemen in Den Haag, 1976

OVERIGE UITGAVEN:

Aktie Gas Terug, ENFB en anderen, 1978
Statistisch Memo 's-Gravenhage, 1976
"Den Haag", voorlichtingsblad, jaargang '76-'79
Studie bereikbaarheid binnenstad, Dienst voor de stadsontwikkeling, 1977
Verkeerscirculatieplan 1975, gemeente 's-Gravenhage
Nota verkeersafwikkeling binnenstad, Dienst voor de stadsontwikkeling, 1976
idem: reacties en antwoord op reacties, 1977
Struktuurschets voor de beschermde stadsgezichten, Dienst voor de
stadsontwikkeling, 1977
Strukturplan 's-Gravenhage, deelnota's IV (voorzieningen, werken en ruimte)
en V (verkeer en vervoer), Dienst voor de stadsontwikkeling, 1978
Winkelcentrum versus stadscentrum, TH-Delft, 1969
Beleidsprogramma B en W 's-Gravenhage, 1978
Het gebruik van de fiets in Nederland, Instituut voor Toegepaste Sociologie, 1978
Wonen Werken Welzijn, gemeente 's-Gravenhage, 1978
Winkelcentra en het stadscentrum, een onderzoek in de Haagse agglomeratie,
J.Th. Gantvoort, Verkeerskunde 77-1
Verkeersproductie van winkelcentra en hypermarkten, J.Th. Gantvoort,
Verkeerskunde 77-2
Inventariserend onderzoek centrum, stedenbouwkundige en demografische aspecten,
Dienst voor de stadsontwikkeling, 1977

