

Gemeente Den Haag
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
via herinrichtinggedemptegracht@denhaag.nl

Onderwerp: zienswijze Fietzersbond afdeling
Haagse regio m.b.t. herinrichting Lutherse Burgwal,
Gedempte Burgwal en Gedempte Gracht
(RIS313746)

18 januari 2023

Geacht College van burgemeester en wethouders,

Een plan om de situatie voor de fietsers op de route Gedempte Gracht en Gedempte Burgwal te verbeteren, in beide richtingen, kan vanzelfsprekend in principe op bijval van de Fietzersbond rekenen.

We hebben op twee manieren naar het nu ter inzage liggende plan gekeken:

1. Wordt hiermee een zodanig aantrekkelijke route gecreëerd dat hiermee een bruikbaar alternatief voor de Grote Marktstraat wordt geboden?
2. Los van die vraag: wat zou er aan dit ontwerp nog verbeterd kunnen of moeten worden?

1. Kan dit als een alternatief voor de Grote Marktstraat gezien worden?

Het korte antwoord is: *nee, nog niet.*

Vanaf het begin van het proces hebben we aangegeven dat er een aantal problemen opgelost moeten worden voordat deze route een bruikbaar alternatief voor de Grote Marktstraat is:

1. Minder autoverkeer;
2. Minder vrachtverkeer, zeker als het gaat om grote voertuigen, en zeker gedurende de tijden dat de Grote Marktstraat minder aantrekkelijk is;
3. Niet of nauwelijks parkeren langs de route;
4. Geen opstoppen voor de parkeermogelijkheden langs de route;
5. Een goede aansluiting aan beide zijden (Grote Markt – Lutherse Burgwal, en Spui – Kalvermarkt).

De gemeente neemt verstandige maatregelen maar het moet nog blijken hoeveel effect ze sorteren. Elke verbetering is welkom maar we blijven erbij dat de Gedempte-route geen alternatief is voor de Grote Marktstraat zolang de Gedempte-route niet autoluw wordt gemaakt en geen goede aansluitingen heeft met de Grote Markt en het Spui.

Ten aanzien van de eerste vier punten worden op zich verstandige maatregelen genomen, maar veel hangt af van een adequate handhaving. Of de route daarmee echt voldoende autoluw en vrij van blokkerende auto's is nog de vraag.

Wat betreft het vijfde punt echter: van een dergelijke goede aansluiting aan beide zijden is volgens ons echter nog geen sprake. Met de reconstructies zoals nu voorgesteld is de route nog geen geschikt alternatief voor de Grote Markstraat.

2. Hoe kan het plan worden verbeterd?

De volgorde in maatregelen die geschetst worden ondersteunen wij overigens:

- Éerst een goede alternatieve fietsroute realiseren;
- Vaststellen hoe het gebruik van deze route versus die door Grote Marktstraat zich ontwikkelt;
- Op basis daarvan besluiten of er dwingender gestuurd moet worden.

Grote Markt – Lutherse Burgwal

Komende vanaf de Grote Markt moet duidelijk zijn dat er een goede fietsroute via de Lutherse Burgwal loopt. Daarvoor is onder meer nodig dat in de bestrating duidelijk zichtbaar is dat de ‘fietsloper’ (zoals aangegeven in dwarsprofielen 5 en 6) duidelijk ook in richting van de Lutherse Burgwal gaat, en daar zichtbaar doorloopt. Voorkomen moet worden dat vanaf de Grote Markt alléén in de Grote Markstraat een (soort) fietsvoorziening zichtbaar is, en niet richting Lutherse Burgwal. Tegelijk kan op daarmee in de tegengestelde richting duidelijker dan tot nu toe worden gemaakt wáár fietsers richting het kruispunt met de Jan Hendrikstraat geacht worden te rijden.

Zo’n fietsloper kan uitgevoerd worden in anders (roder) gekleurde klinkers, met al dan niet verzonken trottoirbanden. Het aantal voetgangers en het te verwachten aantal fietsers maakt echter dat het wenselijk kan zijn een klein hoogteverschil aan te brengen. Anders bestaat het gevaar dat hetzelfde probleem geïntroduceerd wordt dat in de Grote Marktstraat speelt.

Tijdens de inloopbijeenkomst begrepen wij dat de juridische status van de weg hierbij een rol speelt (voetgangersgebied, dan wel weg met een gesloten-verklaring, bijvoorbeeld voor alle autoverkeer). Dat vinden wij vreemd. Primair moet bepaald worden hoe men wil dat de weg gebruikt wordt, en welke inrichting men daarvoor wenst te gebruiken. De juridische status moet volgend zijn; d.w.z. dat als de inrichting zoals hierboven geschetst niet past in de huidige status dan moet dus die status aangepast.

Spui – Kalvermarkt

Ook hier geldt dat voor de fietser duidelijk moet zijn dat er een goede fietsroute is – van Kalvermarkt via Spui naar Gedempte Gracht en vice versa. En omdat er hier ook meer autoverkeer is én meer voetgangers, die elk andere routes volgen, moet ook voor hen duidelijk zijn hoe fietsers kúnnen rijden.

Komend vanuit de Gedempte Gracht geven nu bestrating en de (verzonken) trottoirband langs de tram- en busbaan aan dat al het rijdend verkeer in principe rechtsaf gaat, en dat idee wordt versterkt door de paaltjes langs de tram- en busbaan. Die paaltjes worden in het voorstel wat verder uit elkaar geplaatst, maar dat is volstrekt onvoldoende. In de bestrating (type en/of kleur) moet duidelijk zijn dat er (gezien vanaf de Gedempte Gracht) fietsverkeer van links kan komen, en dat er fietsverkeer rechtdoor de tram- en busbaan kan kruisen (om daarna linksaf te gaan).

Dit is een kleine, maar belangrijke, aanpassing, waarvoor het in het geheel niet nodig is dat er eerst “een integrale aanpak en een complete visie op de verkeerssituatie en -circulatie in de binnenstad” beschikbaar is, zoals B&W in de toelichting stelt (pagina 4).

Mocht het in de verre toekomst in het kader van zo'n integrale aanpak komen tot verdere aanpassing dan zullen deze kleine aanpassingen dat niet blokkeren, en ook zeker niet tot merkbare méérkosten leiden.

Inrichting Gedempte Gracht – Gedempte Burgwal

Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel voorziet in een rijweg van 4,625 m, voor auto's (w.o. vrachtverkeer) in één richting, en fietsverkeer in twee richtingen.

Dat is krap, en eigenlijk te weinig. Immers, over een groot deel van met name de Gedempte Burgwal staan aan beide zijden direct langs de rijbaan geparkeerde auto's, en terrasafscheidings. Voor de fietser zijn die te beschouwen als een 'gesloten wand', zodat volgens de richtlijnen rekening moet worden gehouden met een afstand van 1 m tussen wand en het midden van de fiets.

Auto's zullen een fietser niet kunnen passeren als er tegelijk fietsers in de tegenrichting rijden. Het moet dus heel duidelijk zijn dat de auto 'te gast' is, en dat de straat alleen voor bestemmingsverkeer bedoeld is.

Fietsparkeren

Het totaal aantal fietsparkeerplekken neemt af. Dat alleen al is te betreuren. Bovendien wordt het gebied tussen de Wagenstraat en de ingang van het parkeerterreintje vrijwel exclusief voor scooters bestemd. Daarvoor lijkt ons geen enkele reden. Natuurlijk moeten er ook voor scooters plekken zijn, maar een deel van deze ruimte moet voor fietsen beschikbaar blijven. Langs de afscheiding met het parkeerterrein zouden bovendien 2-laags-rekken kunnen worden toegepast. Dan kunnen er i.p.v. één scooter drie fietsen geparkeerd worden.

De huidige fietsparkeerplekken in de Achter Raamstraat zijn niet ingetekend. Die zouden wat de Fietzersbond betreft gehandhaafd moeten blijven – sterker: er lijkt daar ruimte voor uitbreiding te zijn.

Om zo duidelijk mogelijk te maken waar wel fietsen geplaatst mogen worden, en daarmee ook waar niet, verdient het aanbeveling niet alleen nietjes te plaatsen, maar die ook te markeren met een wit vak (in verf of met witte stenen in de bestrating, evt. aangevuld met ingestrate tegels met fietssymbool).

Kruising Lutherse Burgwal – Gedempte Burgwal – Paviljoensgracht – Herderstraat

Deze kruising is nu vormgegeven als één groot ongedefinieerd vlak (is dus eigenlijk niet vormgegeven). Omdat er veel afslaand verkeer te verwachten is (zowel Lutherse Burgwal-Gedempte Burgwal v.v. als Paviljoensgracht-Gedempte Burgwal v.v.), én rechtdoor gaan van Lutherse Burgwal naar Paviljoensgracht v.v. óók een slingerbeweging is, wordt dit een onoverzichtelijke en niet comfortabele kruising. Waarbij ook rekening met overstekende voetgangers moet worden gehouden.

Het aanbrengen van een plateau op het kruisingsvlak zou in elk geval de attentie vergroten, maar misschien is een verdere vormgeving wenselijk. We denken in de verdere uitwerking van dit punt graag mee.

Fietzersbond afdeling Haagse regio