

Waarom wel, wanneer niet

Fietsen in de Grote Marktstraat



Afdeling Haagse regio
Postbus 11638
2502AP Den Haag

Januari 2010

Inhoud

Inleiding	3
Huidige stand van zaken	3
De verhouding voetgangers/fietsers	4
De fietser als klant	4
Fietsen en bereikbaarheid	6
Fietsen en de esthetica	6
Fietsen is duurzaam, gezond en sociaal	7
Alternatieve routes	7
Handhaving	8
Waarom wél fietsen in de Grote Marktstraat?	8
Wanneer kan er niet gefietst worden?	8
Conclusies	9
Aanbevelingen	9

Fietsverkeer is goed voor de economie, de bereikbaarheid, de duurzaamheid en de gezondheid van de stad



Inleiding

De Grote Marktstraat wordt heringericht tot een *winkelstraat van internationale allure*. Voor de fiets is in een zodanig concept geen plaats, vinden een aantal politici en hun medestanders.

Ook het Haagse college van B&W bleek er zo over te denken toen het enige tijd geleden besloot om na de herinrichting zowel de rijdende als de geparkeerde fiets uit de Grote Marktstraat te weren. Een ruime meerderheid van de gemeenteraad perkte de reikwijdte van dit besluit in tot alleen de geparkeerde fiets. Daarmee legde de raad B&W de verplichting op naarstig te zoeken naar voldoende, veilige fietsparkeerplaatsen in (de directe nabijheid van) de Grote Marktstraat (zie onze nota *Kiezen én delen, Fietsparkeren in de Grote Marktstraat*, november 2008).

De discussie over de rijdende fiets bleef doorsudderen en is de laatste tijd weer opgeblaaid. De nadruk hierin ligt op de vermeende onveiligheid voor voetgangers en op het esthetische aspect. Uitspraken als *fietsers zijn anarchisten* en *een fiets haalt de straat naar beneden* zeggen genoeg. Het belang van de Grote Marktstraat voor fietsers en omgekeerd en van het fietsverkeer voor de stad, komt niet of nauwelijks aan de orde.

De Fietsersbond probeert in deze nota feiten te scheiden van onderbuikgevoelens, oneigenlijke argumenten en halve waarheden. Ze zal proberen aan te tonen waarom er juist wel gefietst kan en moet worden in en door de Grote Marktstraat, maar geeft ook aan wanneer dit niet meer mogelijk is.

De huidige stand van zaken

De Grote Marktstraat is onderdeel van het hoofdfietsroutenet van de gemeente Den Haag en het regionale fietsroutenet van het Stadsgebied Haaglanden. Dagelijks maken duizenden fietsers er gebruik van.

Geparkeerde fietsen worden in een groot deel van de Grote Marktstraat als storend en hinderlijk ervaren. Niet geheel ten onrechte, maar voor een groot deel is dit aan de gemeente Den Haag te wijten: er zijn veel te weinig fietsparkeerplaatsen in de straat en directe omgeving (onder meer doordat de fietsparkeergarage onder de Spuimarkt nooit gerealiseerd is) en dat lokt deels verkeerd fietsparkeergedrag uit.

De Biesieklettetallingen liggen niet direct aan de route en zijn vanaf de route slecht bereikbaar. In de Grote Marktstraat is de hele dag door - ook buiten de venstertijden - (vracht)autoverkeer aanwezig dat fietsers van het fietspad verdrijft, waardoor voetgangers gehinderd kunnen worden.

En wat de esthetiek betreft: over smaak valt niet te twisten. Het is niet de fiets die de Grote Marktstraat een lelijk aanzien geeft. Het is meer het algemene beeld dat deze straat uitstraalt: rommelig op verkeersgebied (auto's op fiets- en voetgangersvoorzieningen, geen duidelijk profiel, enz.) en gevelwanden.

Een oud-raadslid drukt het als volgt uit: 'De straat heeft de uitstraling van een bedrijventerrein'.



Vindingrijke fietsers stallen hun rijwiel keurig tussen de spijlen van een hek.

De verhouding voetgangers/fietsers

De Grote Marktstraat is in de huidige opzet een voetgangersgebied waardoor een fietsroute loopt. Een zeer belangrijke fietsroute, zo blijkt uit het grote aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Dit ondanks de vele voetgangers die zich op bepaalde dagdelen in de straat bevinden.

De gemiddelde voetganger in de Grote Marktstraat voelt zich geen verkeersdeelnemer. Hij loopt/schuifelt/drentelt/slentert met een snelheid van gemiddeld 2 km/u door de straat. Het is logisch dat hij het aanwezige verkeer - (vracht)auto's, bromfietsen, fietsen - als hinderlijk en mogelijk gevaarlijk ervaart. De voetganger in dit gebied is in ieder geval niet alert, in tegenstelling tot de fietsers die juist zeer alert zijn. Ze zijn niet uit op een aanrijding/valpartij en laveren zo goed mogelijk tussen de op het fietspad lopende voetgangers door.

De Fietsersbond draagt uit dat fietsers in winkelgebieden er zich bewust van moeten zijn dat zij zich in een voetgangersgebied bevinden, waar de voetgangers zich anders gedragen dan elders. Fietsers dienen hun snelheid daarop aan te passen. Maar dat laat onverlet dat voetgangers een eigen verantwoordelijkheid hebben.



Uit de conflictobservaties blijkt dat voetgangers nauwelijks last hebben van fietsers, maar dat fietsers wel last hebben van voetgangers. In de meeste gevallen past de fietser zich namelijk (uiteindelijk) aan de voetgangers aan en niet andersom. Op het moment dat er een conflict of botsing tussen een fietser en voetganger(s) dreigt te ontstaan, past de fietser zijn snelheid en/of koers aan om dit te voorkomen. Alleen wanneer een voetganger plotseling wil oversteken, kan het zijn dat deze hinder ondervindt van een fietser. Precies dezelfde constatering is gedaan in onderzoek in Oostenrijk. De fietser gedraagt zich in een voetgangersgebied dus over het algemeen als gast. Het feit dat fietsers zich meestal aanpassen, betekent overigens niet dat de voetgangers in die 'dreigende conflictsituaties' geen enkele hinder ervaren. Het kan immers wel zo zijn dat een voetganger al schrikt van een fietser, voordat die fietser, door af te remmen of een bocht te maken, zich aanpast aan de voetganger. ¹

Conflictsituaties doen zich vaak voor in de buurt van objecten als geparkeerde (vracht)auto's, sokkels/kunstwerken, prullenbakken, e.d., en bouwsels als de toegangen tot de stations Spui en Grote Markt. Ook de talloze geparkeerde fietsen vormen in dat opzicht een bron van conflicten. Bij de herinrichting dient de gemeente Den Haag hier rekening mee te houden. Als er alleen al voor de geparkeerde fietsen een goede, fietsvriendelijke oplossing gevonden wordt, schept dit een zee aan ruimte en zal het aantal dreigende conflicten aanzienlijk afnemen.

De fietser als klant

Fietsen in en door de Grote Marktstraat levert de winkeliers de nodige omzet op. *Economisch gezien is het toelaten van de fiets in winkelgebieden belangrijk. De consument wil op de fiets zo dicht mogelijk bij zijn winkelbestemming kunnen komen. Dit geldt voor recreatief winkelen, maar in nog grotere mate bij het boodschappen doen. Wanneer mensen naar diverse winkels moeten voor boodschappen wordt de fiets vaak als vervoermiddel voor*

¹ Fietsen in voetgangersgebieden, Feiten en richtlijnen, publicatie nr. 8, pag. 15, Fietsberaad, juli 2005

*boodschappen gebruikt. Mensen gaan met de fiets van de ene winkel naar de andere. Daarbij stallen zij hun fiets het liefst recht voor de winkel.*²

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de gemiddelde fietser net zo veel uitgeeft als de gemiddelde automobilist, zij het dat dit kan verschillen per winkel(gebied). De ligging, maar ook het assortiment van de winkel speelt daarin een belangrijke rol.

Fietsers hebben flink wat te besteden. De gemeente Den Haag heeft een aantal jaren terug onderzoek gedaan naar het fietsgebruik. 60% van de fietsers in Den Haag blijkt een hoge opleiding te hebben genoten (universiteit/HBO).

Als het fietsers moeilijk gemaakt wordt om de winkels in de Grote Marktstraat te bereiken, zullen die dit merken aan hun omzet. Vooral de winkels die extra fietsverkeer aantrekken, zoals supermarkten (bij uitstek), de HEMA en de Mediamarkt. Onder meer stappen nogal wat woon-werkfietsers - vooral tijdens de avondspits - af om bijvoorbeeld brood, melk, fruit, maar ook een dvd-tje te kopen (zgn. *runshoppers*).

Gelukkig ziet de detailhandel het belang van fietsen naar de winkel al in sinds 2004. *Het lijkt een paradox, maar door het fietsparkeren in winkelgebieden te optimaliseren, kan de autobereikbaarheid worden verbeterd*, zo stelt het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD)³. De gedachte hierachter is: hoe meer lokale bezoekers op de fiets komen, hoe meer autoparkeercapaciteit er overblijft voor bezoekers uit de regio, een markt waar om gevochten wordt. Indirect kan hieruit ook opgemaakt worden dat het HBD - terecht - geen onderscheid maakt tussen de portemonnee van de fietser en die van de automobilist. Het hoofdbedrijfschap heeft al in 2004 een vijfstappenplan fietsparkeren opgesteld, waarmee winkeliersverenigingen hun voordeel kunnen doen. Een citaat hieruit: *De gemeenteraad heeft het laatste woord, want dit orgaan stuurt immers de geldstromen en daarmee openbare voorzieningen als fietsparkeermogelijkheden in winkelgebieden. Nieuwe overdekte fietsenstallingen zijn goedkoper dan nieuwe parkeergarages voor auto's. De gemeente kan dus geld besparen als fietsen in het winkelverkeer aantrekkelijker wordt.*⁴

Voor het HBD is het duidelijk dat verbetering van de fietsinfrastructuur de kans op fietsgebruik verhoogt. Een volgend citaat geeft aan dat de HBD niet alleen naar de gemeente kijkt:

*Overigens kan de detailhandel aanvullend zelf initiatieven nemen. Denk aan het creëren van een fietsenstalling in particuliere panden in een winkelcentrum of binnenstad. Bovendien kunnen bewaakte fietsenstallingen worden uitgebouwd tot volledige servicepunten met fietsreparatie, toiletten, babyrooms, bagagekluisjes of informatiepunt. Hiervan kunnen ook bezoekers profiteren die niet met de fiets komen.*⁵

Ook de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft onderzoek laten verrichten naar de relatie tussen de vervoermiddelkeuze en het economisch functioneren van de detailhandel. Met als conclusie dat consumenten die met de auto komen per bezoek meer besteden dan mensen met een andere vervoerwijze, maar de winkel minder vaak bezoeken. Per saldo, aldus de AVV, maakt de keuze van vervoermiddel weinig verschil voor het uitgavenpatroon van de klant. Eén en ander is terug te vinden in het Masterplan Fiets van... twaalf jaar geleden, 1998.

² Fietsen in winkelgebieden, wanneer wel?, wanneer niet?, gemeente Den Haag/DSO, pag. 7, maart 1998

³ Zie voor het HDB-standpunt www.fietsberaad.nl

⁴ Fietsverkeer nummer 9, uitgave Fietsberaad, juni 2004, pgs. 30-31

⁵ Idem

Fietsen en bereikbaarheid

Wil de gemeente Den Haag het fietsen stimuleren, dan dient zij ervoor te zorgen dat de bestemmingen (werk, school, winkel, enz.) veilig en optimaal bereikbaar zijn met de fiets. Een (gedeeltelijke) sluiting van de Grote Marktstraat bemoeilijkt niet alleen de bereikbaarheid van deze straat, maar belemmert in hevige mate het vele doorgaande fietsverkeer en dus de bereikbaarheid van de doelen daarachter. De Grote Marktstraat is het hart van het hoofdfietsroutenet!

Kruisend fietsverkeer - bijvoorbeeld de route via de Nieuwstraat/Raamstraat-Raamstraat/Wagenstraat - zal ook niet meer mogelijk zijn. Over een lengte van bijna een halve kilometer vormt de straat dan een barrière voor fietsers.

En laten we niet vergeten: een (gedeeltelijke) afsluiting is in strijd met wat de gemeente beloofde bij het in werking stellen van het Verkeerscirculatieplan: meer ruimte voor de fiets!

Fietsen en de esthetica



Het Nederlandse straatbeeld is eigenlijk ondenkbaar zonder fietsen. Maar de Fietsersbond kan wel een eind meegaan met mensen die zeggen: "*Esthetisch gezien is de fiets in het algemeen (? , Fb) minder gewenst in het winkelbeeld. Fietsen leveren vaak een rommelig straatbeeld op.*"⁶

Maar hier kan de gemeente nou juist wat aan doen door voldoende voorzieningen aan te brengen die niet alleen aantrekkelijk en veilig zijn, maar ook op de juiste plaats liggen. Hierbij denken wij aan overdekte fietsenstallingen buiten de looproutes, maar direct gelegen aan de route. Als de

geparkeerde fiets uit het straatbeeld van de Grote Marktstraat verdwijnt (op een paar uitzonderingen na voor kortparkeerders bij door fietsers drukbezochte winkels!) zal de straat daar zeker van opknappen en een ruimer aanzien geven.

Veel meer zal de straat aan allure winnen als een deel van de gevelwanden een aantrekkelijker aanzien krijgt, het straatmeubilair aanzienlijk verminderd wordt en het overblijvende logisch geplaatst wordt. Daarnaast moet het laad- en losverkeer buiten de venstertijden verdwijnen. De toegangen tot de tramstations liggen ook niet allemaal ideaal.

De allure neemt ook toe als er een duidelijke scheiding blijft tussen het voetgangers- en fietsverkeer/hulpdiensten. Bezoekers van een straat vragen in de allereerste plaats om duidelijkheid!



Fietsen netjes op een rij voor de Bijenkorf

⁶ Fietsen in winkelgebieden, wanneer wel?, wanneer niet?, pag. 7, DSO, gemeente Den Haag, maart 1998

Fietsen is duurzaam, gezond en sociaal

De gemeente Den Haag wil het fietsen stimuleren, omdat dit de leefbaarheid van de stad en de gezondheid van de mens daarin zeer ten goede komt. Deze positieve eigenschappen moeten uitgebuit en niet tegengewerkt worden door (de realisering van) plannen/ideeën om de Grote Marktstraat (gedeeltelijk) af te sluiten voor het fietsverkeer.

De BOVAG en RAI Vereniging zien het bevorderen van fietsen als de centrale opgave. Hun duurzaamheidsagenda Fiets* toont de volgende ambitie: *Het aandeel fietsverplaatsingen in de totale mobiliteit moet stijgen van een kwart nu naar een derde in 2020.*⁷

In de praktijk betekent dit dat in 2020 45% van de verplaatsingen tot 7,5 km per fiets afgelegd wordt. Daarvoor zijn maatregelen nodig. Maar dat zijn niet maatregelen in de trant van het afsluiten van de Grote Marktstraat voor fietsers.

Dat fietsen gezond is mag nu algemeen bekend verondersteld worden. Er wordt aanbevolen om dertig minuten per dag te bewegen. Wat is er gemakkelijker dan dit met de fiets te doen?

*Sociaal is het nuttig fietsers in winkelgebieden toe te laten.*⁸ Hier heeft de Fietsersbond niets aan toe te voegen, een fietser is net als een voetganger aanspreekbaar. Zeker als er weinig mensen op straat lopen is elke fietser welkom.

Alternatieve routes

Zijn er gelijkwaardige alternatieve routes voor de Grote Marktstraat? Daar kunnen we kort over zijn: nee!

- De route over de **Riviermarkt, Dagelijkse Groenmarkt en Gravenstraat** is te ver om en een aaneenschakeling van hindernissen voor het fietsverkeer in de vorm van een te smalle fietsstrook naast langsgeparkeerde auto's in de Jan Hendrikstraat, een slecht wegdek, paaltjes, tramrails en randjes op de rest van de route.
- De route over de **Gedempte Gracht** is al weggegeven aan het (vracht)autoverkeer (aanliggende parkeergarages, laden en lossen, enz.). Veilige ruimte voor de fiets is er niet. Om de hoeveelheden fietsverkeer te verwerken zou een vrijliggend tweerichtingsfietspad van vier meter breed nodig zijn!
- De route over de **Lutherse Burgwal, Paviljoensgracht en de Veerkades** is veel te ver om, levert gevaar op en extra oponthoud bij kruispunten (Spui en verder) met ook nog te weinig opstelruimte.

Een alternatieve route moet gelijkwaardig zijn aan die door de Grote Marktstraat, moet dus rechtstreeks zijn, comfortabel en in dit geval niet leiden tot omzetting van de detailhandel. De Grote Marktstraat is niet voor niets het hart van het Haagse hoofdfietsroutenet, een route waar dagelijks duizenden fietsers voor kiezen! Dit laatste op zich betekent al dat deze route kwaliteit biedt aan de fietser. De straat is bij lange na niet zo gevaarlijk voor voetgangers en fietsers als de discussie daarover doet geloven.

*Het heeft pas zin om het fietsen te verbieden op het moment dat fietsen niet mogelijk is en er een fatsoenlijk alternatief bestaat. Op dat moment zal de fietser zelf beslissen dat hij beter van het alternatief gebruik kan maken.*¹

⁷ Zie voor de Duurzaamheidsagenda BOVAG/RAI Vereniging www.fietsberaad.nl

⁸ Fietsen in winkelgebieden, wanneer wel?, wanneer niet?, pag. 7, DSO, gemeente Den Haag, maart 1998

Handhaving

Als het onzalige besluit genomen wordt om de Grote Marktstraat (gedeeltelijk) af te sluiten voor alles wat maar op een fiets lijkt, moet er gehandhaafd worden. Dat lukt alleen als er op elk moment van de dag minstens een peloton politieagenten aanwezig is om alle toegangen tot de straat voor fietsers al te grendelen. Behalve dat dit zeer (fiets)onvriendelijk, ja zelfs grimmig overkomt, is het ook nog eens onbetaalbaar. Voor dat geld kunnen beter de noodzakelijke fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld comfortabele stallingen, aangelegd worden.



Vénstertijden?! Hoebedoellu??

Waarom wél fietsen in de Grote Marktstraat?

- Voor doorgaande fietsers is dit de kortste route naar hun doel. Er is geen gelijkwaardig alternatief.
- Fietsers geven zelf aan dat hier er goed gefietst kan worden door dit ook massaal te doen.
- Er bestaan normen/richtlijnen⁹ die duidelijk aangeven wanneer er wel en wanneer er niet gefietst kan worden in winkelstraten. In het kort komen die hierop neer:
 - a) Gaan er 100 voetgangers per uur/meter profielbreedte door de straat, dan kan er zonder meer prima gefietst worden zonder extra voorzieningen.
 - b) Ligt het aantal voetgangers/uur/meter profielbreedte tussen de 100 en 160, dan kan er ook prima gefietst worden, mits er een rijloper ligt.
 - c) Worden de aantallen hoger - tot 200 voetgangers/uur/meter profielbreedte - dan is het aan te bevelen een geleed profiel aan te brengen met als afscheiding een verhoging tussen de fietsroute en het voetgangersgedeelte. Een trottoirband verdient hier de voorkeur.
 - d) Is het aantal voetgangers/uur/meter profielbreedte hoger dan 200, dan moet de fietser een gelijkwaardig alternatief geboden worden.

Het onder d) genoemde betekent dat ter hoogte van de Bijenkorf - waar de straat 20 meter breed is - per uur minimaal 4000 voetgangers een denkbeeldige lijn passeren. Op andere plaatsen is de straat wat breder.

De voetgangersintensiteiten zijn zelden zó hoog dat fietsen in de Grote Marktstraat onmogelijk is. Dat kan wel het geval zijn op zaterdag- en zondagmiddagen, koopavonden en tijdens evenementen. Is dat zo, dan zal vrijwel niemand door de Grote Marktstraat willen fietsen, mits er - nogmaals - een gelijkwaardig alternatief is.

Wanneer kan er *niet* gefietst worden?

Op bepaalde tijden (zaterdag- en zondagmiddag, koopavonden, tijdens evenementen) *kunnen* zich zoveel voetgangers in de Grote Marktstraat bevinden dat fietsen in de straat niet meer goed mogelijk is. Veel fietsers blijken de straat op die tijden ook te mijden. Dat niet iedereen dit doet, heeft twee oorzaken:

⁹ Fietsen in voetgangersgebieden, Feiten en richtlijnen, publicatie nr. 8, pag. 26, Fietsberaad, juli 2005

- a. er kan wel gefietst worden want de aantallen blijven beneden de norm;
- b. er is geen gelijkwaardig alternatief.

Wordt de norm overschreden èn is er een goed alternatief, dan is ook de Fietzersbond van mening dat het doorgaande fietsverkeer op die tijden veilig en comfortabel omgeleid moet kunnen worden. Op genoemde tijden is er nauwelijks sprake van woon-werk en woon-school fietsverkeer. Wel dient de run- en funshoppende fietser goed opgevangen te worden.

Conclusies

- De Grote Marktstraat is het hart van het hoofdfietsroutenet van de gemeente Den Haag en onderdeel van het regionale fietsroutenet van het Stadsgebied Haaglanden.
- Fietsverkeer (ook het doorgaande) is goed voor de winkelomzet.
- Er is voldoende veilige ruimte voor voetgangers èn fietsers, mits ingericht volgens de richtlijnen.
- Een goed aangelegd wegprofiel geeft duidelijkheid aan de gebruikers.
- Fietsers zijn zeer alert, voetgangers nauwelijks in winkelgebieden.
- Het komt zelden voor dat fietsen onmogelijk is.
- Fietsers willen en kunnen niet fietsen in winkelstraten waar meer dan 200 voetgangers per uur/meter profielbreedte passeren.
- Is fietsen op bepaalde tijden aantoonbaar niet goed mogelijk (> 200 voetgangers per uur/meter profielbreedte), dan is het afsluiten voor fietsverkeer op die tijden voor de Fietzersbond bespreekbaar. Er moet dan wel een goed alternatief aangeboden worden.
- Er bestaat nu geen gelijkwaardig alternatief.

Aanbevelingen

- **Behoud** de belangrijkste fietsroute van de stad!
- Stel in de **aanpak** niet de regels en repressie centraal, maar benader het fietsgebruik positief om de daaraan gekoppelde overlast te minimaliseren.
- **Maak een stappenplan.** Om van de Grote Marktstraat een straat van allure te maken moet eerst het fietsverkeer optimaal gefaciliteerd worden, net zoals eerder gebeurd is voor gebruikers van het openbaar vervoer (tramstations onder de straat) en het autoverkeer (parkeren onder de straat). Maak daartoe een stappenplan.
 1. Bouw voor langparkeerders een fietsenstalling voor ten minste 1250 fietsen op het Spui bij de entree tot de Grote marktstraat. Doe hetzelfde ter hoogte van de Grote Markt.
 2. Hanteer een regime van gratis bewaakt stallen.
 3. Creëer voor kortparkeerders nabij winkels die veel fietsverkeer aantrekken beperkte stallingmogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van een rechthoek op het wegdek.
 4. Ga handhaven op buiten de stallingvoorzieningen geplaatste fietsen. Dit scheidt heel

veel ruimte.

5. Leg een geleed profiel aan in de Grote Marktstraat, waarbij trottoirbanden worden gebruikt om het fietspad af te scheiden van de voetgangersgedeelten.

Zelfs bij dichtheden van rond de 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte kunnen, bij toepassing van een geleed profiel, voetgangers en fietsers zonder problemen samen van het profiel gebruikmaken.¹⁰

Alleen op deze manier wordt de 'overlast van het fietsverkeer' tot een minimum beperkt.

Kijk kritisch naar het gebruik van de straat door **gemotoriseerd verkeer**. Weer ook bromfietsers uit de straat. Door regelmatig te handhaven komt veel ruimte vrij. Kijk ook kritisch naar het **straatmeubilair** (plaats, noodzakelijkheid).

- Alleen op tijden dat de **norm** (4000 voetgangers per meter/uur/profielbreedte) ruim wordt overschreden, moet de fietsers een veilig en gelijkwaardig alternatief geboden worden. Dit kan het geval zijn op zaterdag- en zondagmiddagen, op koopavonden en tijdens evenementen. Woon-werk- en woon-school fietsverkeer wordt hierdoor niet getroffen.
- Draag uit dat het fietsverkeer **belangrijk** is voor de economie, de bereikbaarheid, de duurzaamheid en de gezondheid van de stad. Beschouw de fiets als een volwaardig vervoermiddel met een eigen karakter.
- Voor de **omzet** van de winkels in de binnenstad - in dit geval van de Grote Marktstraat - is het niet belangrijk met welk vervoermiddel men naar de binnenstad komt, áls men maar komt.
- Let bij de herinrichting niet alleen op de esthetiek, maar ook op de praktische **bruikbaarheid** van de straat. Allure is goed, bruikbaarheid is beter.
- De mogelijkheid van een **conflict** tussen een voetganger en een fietser is geen reden om alle fietsers te straffen en hun de toegang tot een gebied te ontfemen.
- Maak in het beleid **geen onderscheid** tussen de geparkeerde fiets en de rijdende fiets. Deze twee zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

¹⁰ Fietsen in voetgangersgebieden, Feiten en richtlijnen, publicatie nr. 8, blz. 22, Fietsberaad, juli 2005



De Grote Marktstraat in januari 2005: de trams zijn ondergronds gegaan en om dat te vieren zijn er vaandels met gestileerde voetstappen opgehangen, opdat bezoekers toch maar vooral denken dat het wandelgebied is. (foto: Fred Daane)