

Gemeente Den Haag
Eindrapportage



Fietsen in het voetgangersgebied

Evaluatie

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Den Haag
Eindrapportage

Fietsen in het voetgangersgebied

Evaluatie

Datum	13 september 2017
Kenmerk	GVH232/Adr/1586.03
Eerste versie	15 juni 2017

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Den Haag Eindrapportage
Titel rapport	Fietsen in het voetgangersgebied Evaluatie, onderzoeksverslag
Kenmerk	GVH232/Adr/1586.03
Datum publicatie	13 september 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Ronald Michels
Projectteam Goudappel Coffeng	Rico Andriesse, Annet Dijk-Schepman, Laura Groenendijk, Lotte van de Munckhof

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Uitgangspunten gemeente Den Haag	5
1.3	Afbakening	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Onderzoeksaanpak	7
2.1	Toetsingskader	7
2.2	Samen met de belanghebbenden	8
2.3	Deelonderzoeken	8
3	Analyse: eenduidigheid	10
3.1	Samenhangend regime	10
3.2	Routes fietsers	11
3.3	Routes voetgangers	12
3.4	Duidelijke situatie	13
4	Analyse: voetgangersgebied	14
4.1	Combinatie fietsers/voetgangers mogelijk	14
4.2	Fietsers passen zich aan	16
4.3	Fietsers rijden om	18
4.4	Voetgangers voelen zich vrij	21
5	Analyse: veiligheid	22
5.1	Conflicten	22
5.2	Ongevallen	24
5.3	Kwetsbare voetgangers	24
6	Analyse: levendigheid	25
6.1	Bijdrage economie	25
6.2	Verblijfskwaliteit	26
6.3	Uitstraling	26
7	Overzicht analyse en conclusies	27
7.1	Overzicht analyse	27
7.2	Conclusies	28

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 is de maatregel 'fietsen toegestaan in het voetgangersgebied Haagse binnenstad' ingevoerd. De maatregel houdt in dat de fietser overal mag fietsen, maar wel te gast is in het voetgangersgebied. De fietser heeft de verantwoordelijkheid zijn gedrag aan te passen aan de aanwezige voetgangers. Daarnaast geldt dat het fietsen door het voetgangersgebied niet mag leiden tot noemenswaardige conflicten. Bij de vaststelling van het Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018 is afgesproken dat de gemeente, in overleg met betrokkenen, de maatregel zal evalueren. De gemeente den Haag heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om de evaluatie uit te voeren.

1.2 Uitgangspunten gemeente Den Haag

De maatregel is destijds ingesteld om verbetering aan te brengen in de situatie voor de fietser in het centrum. Voor de invoering van de maatregel golden er verschillende regimes voor het toestaan van het fietsen. Voor het grootste deel was fietsen niet toegestaan, maar op enkele routes mocht dit wel. Voor het instellen van de maatregel heeft de gemeente de volgende uitgangspunten geformuleerd:

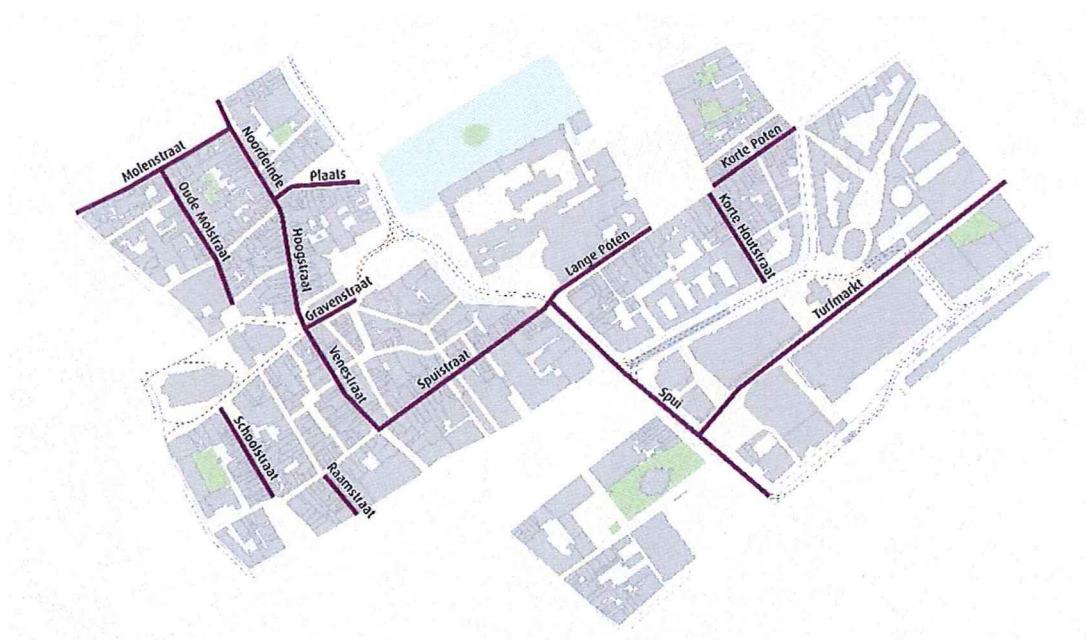
- Zowel mogelijk een eenduidige situatie te creëren (eenduidigheid);
- De binnenstad is in beginsel voetgangersgebied (voetgangersgebied);
- Verkeersveiligheid staat voorop (verkeersveiligheid);
- Streven naar een levendige binnenstad (levendigheid).

Aan de hand van bovenstaande uitgangspunten hebben wij samen met belanghebbenden uit het centrumgebied het huidige beleid op onafhankelijke wijze geëvalueerd.

1.3 Afbakening

Onderstaande kaart laat het onderzoeksgebied zien. Het onderzoeksgebied betreft het huidige pollergebied van de gemeente den Haag. De Grote Marktstraat maakt geen onderdeel uit van het onderzoek, omdat hier een aparte studie naar wordt gedaan. Ook de geplande en beoogde uitbreidingen van het voetgangersgebied maken geen onderdeel uit van het onderzoek. Verder hebben we ons in het onderzoek gericht op rijdende fietsen en niet op geparkeerde fietsen. In het onderzoek hebben we nader ingezoomd op een selectie van straten. Deze selectie is in overleg met de gemeente Den Haag vastgesteld, maar in enkele gevallen doen we ook uitspraken over straten buiten de selectie. De geselecteerde straten betreffen:

- | | | |
|----------------|------------------|--------------------|
| ■ Schoolstraat | ■ Molenstraat | ■ Lange Poten |
| ■ Raamstraat | ■ Oude Molstraat | ■ Korte Poten |
| ■ Venestraat | ■ Noordeinde | ■ Korte Houtstraat |
| ■ Gravenstraat | ■ Spuistraat | ■ Turfmarkt |
| ■ Hoogstraat | ■ Spui | ■ Plaats |



Figuur 1.1: Onderzoeksgebied

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we nader in op onze onderzoeksaanpak. Vervolgens bespreken we in ieder hoofdstuk afzonderlijk de resultaten van onze analyse. In hoofdstuk 3 analyseren we de *eenduidigheid* van de maatregel, in hoofdstuk 4 het *voetgangersgebied*, in hoofdstuk 5 de *veiligheid* en in hoofdstuk 6 de *levendigheid*. In hoofdstuk 7 geven we een overzicht van de resultaten uit de analyse en binden we hier conclusies aan.

2

Onderzoeksaanpak

2.1 Toetsingskader

Om te kunnen bepalen of het fietsen in het voetgangersgebied tot conflicten leidt, is het van belang om een toetsingskader op te stellen. Op deze manier kunnen we de gegevens zo objectief mogelijk analyseren. De uitgangspunten van de gemeente Den Haag die golden bij de totstandkoming van de maatregel hebben als basis voor het toetsingskader gediend.

We hebben interviews gehouden met gemeenteambtenaren om te verkennen wat de achtergronden waren bij het instellen van de maatregel, welke relevante beleidskaders van toepassing zijn en welke nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn. Op basis van deze interviews hebben we een toetsingskader opgesteld. Dit toetsingskader is vervolgens besproken met de belanghebbenden en samen met hen verder aangescherpt.

Het toetsingskader is als volgt:

- Eenduidigheid
 - Samenhangend regime
 - Routes fietsers
 - Routes voetgangers
 - Situatie op straat is duidelijk
- Voetgangersgebied
 - Combinatie voetgangers/fietsers mogelijk
 - Fietsers passen zich aan
 - Fietsers rijden om
 - Voetgangers voelen zich vrij
- Verkeersveiligheid
 - Conflicten
 - Ongevallen
 - Kwetsbare voetgangers
- Levendigheid
 - Bijdrage economie
 - Verblijfskwaliteit
 - Uitstraling

In de volgende hoofdstukken wordt de maatregel 'fietsen toegestaan in het voetgangersgebied Haagse binnenstad' getoetst aan de hand van bovenstaande criteria.

2.2 Samen met de belanghebbenden

Kenmerkend aan onze onderzoeksaanpak is dat we analyse in samenwerking met de belanghebbenden hebben uitgevoerd. We hebben twee bijeenkomsten georganiseerd voor belanghebbenden. Dit zijn bijvoorbeeld winkeliers, ondernemers, inwoners binnen het onderzoeksgebied. Zoals al eerder genoemd, hebben we tijdens de eerste belanghebbendenbijeenkomst het toetsingskader verder aangescherpt en vastgesteld. Tijdens de tweede belanghebbendenbijeenkomst hebben we onze bevindingen gepresenteerd en hebben we de reacties van de aanwezigen gebruikt om deze verder aan te scherpen en in te kleuren. Daarnaast hebben we door met de belanghebbenden te spreken een goed beeld gekregen van hoe het fietsen in het voetgangersgebied beleefd wordt. De inzichten maken onderdeel uit van de uiteindelijk toetsing van de criteria.

2.3 Deelonderzoeken

Om de maatregel te kunnen toetsen aan de hand van de criteria, hebben we diverse deelonderzoeken uitgevoerd, zowel op kwantitatieve als kwalitatieve wijze. Hieronder gaan we nader in op de verschillende deelonderzoeken.

Beleidsstukken en interviews

Om een beeld te krijgen van het achterliggende beleid van de gemeente Den Haag hebben we relevante beleidsstukken geanalyseerd. Daarnaast hebben we gemeenteambtenaren geïnterviewd over de achtergrond en ontwikkelingen omtrent het beleid. Ook hebben we andere gemeentes benaderd en gesproken over hun dilemma's en afwegingen.

Tellingen fietsers en voetgangers

Met een visuele waarneming hebben we op verschillende telpunten (zie bijlage 1) in het centrum van Den Haag op drie momenten in beeld gebracht hoeveel fietsers, voetgangers, voetgangers met fiets aan de hand per 5 minuten passeren. Tijdens deze telling hebben we ook de breedte van de straat op de tellocatie bepaald.

Enquête op straat en via het Stadspanel

In de straten waar we de telling hebben uitgevoerd, hebben we ook een enquête gehouden (zie bijlage 2). We hebben zowel fietsers en voetgangers gevraagd naar hun mening over het beleid, maar ook over wat ze doen en wat ze hebben meegemaakt. We hebben vrijwel dezelfde enquête voorgelegd via het Stadspanel. In de enquêtes hebben we ook gevraagd of de respondenten zouden willen deelnemen aan een focusgroep.

Fiets- en looproutes

Met behulp van data uit de fietstelweek in 2016 en beschikbare tellingen over loopstromen, hebben we de routes van fietsers en voetgangers in de binnenstad geanalyseerd.

Schouw

Onze veiligheidsexperts hebben de situatie in het voetgangersgebied beoordeeld doordat zij op verschillende momenten te voet en op de fiets op pad zijn gegaan. Zij hebben daarbij eventuele conflicten en andere gedragen in beeld gebracht.

Ongevalsdata

We hebben BRON-gegevens van Rijkswaterstaat gebruikt om te bepalen welke ongevallen tussen fietsers en voetgangers zijn geregistreerd in de situatie voor en na de invoering van de maatregel.

Literatuur

Waar nodig hebben we informatie uit literatuur verzameld om onderbouwde uitspraken te kunnen doen, bijvoorbeeld over de benodigde breedte voor fietsers en voetgangers in verschillende situaties.

Focusgroepen

Met een beperkte groep van deelnemers aan de enquête en het stadspanel hebben de resultaten van de analyse besproken en hebben hen gevraagd hierop te reageren. Ook zijn we dieper ingegaan op hun eigen ervaringen. De inzichten maken onderdeel uit van de uiteindelijk toetsing van de criteria.

Rondgang

Met een aantal ondernemers en een vertegenwoordiger van *Voorall* hebben we een rondgang door het centrumgebied van Den Haag gemaakt om zo conflictsituaties in beeld te brengen.

Analyse: *eenduidigheid*



In dit hoofdstuk bespreken we de analyse van de maatregel op basis van het uitgangspunt *eenduidigheid*. Per criterium van het toetsingskader laten we zien wat de resultaten zijn en wat we hieruit hebben geconcludeerd. De kleur van het icoon geeft aan in hoeverre de maatregel in het centrumgebied van Den Haag hieraan voldoet (groen), matig voldoet (oranje) of niet voldoet (rood). Ook gaan we in een aantal gevallen in op specifieke straten binnen het onderzoeksgebied.



3.1 Samenhangend regime

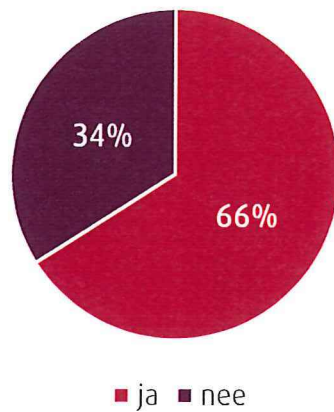
Het regime dat op dit moment heerst in het centrumgebied van Den Haag is dat overall gefietst mag worden, maar met een maximale snelheid van 15 kilometer per uur. Figuur 1.1 laat een voorbeeld zien van een bord aan de rand van het centrumgebied. Het regime is per definitie eenduidig, aangezien in het gehele gebied dezelfde regels gelden. Een snelheidsbeperking voor fietsers heeft echter geen juridische status, waardoor de maximale snelheid voor fietsers niet handhaafbaar is. Voor gemotoriseerd verkeer dat de straten gebruikt, is het snelheidsregime wel van toepassing.

In de stratenquête hebben we voetgangers gevraagd in hoeverre ze bewust zijn van de situatie dat er gefietst mag worden in het voetgangersgebied (Figuur 3.2). Uit de resultaten is gebleken dat 66% zich hiervan bewust is en 34% niet. Dit betekent dat de voetgangers redelijk bewust zijn, maar dat niet iedereen op de hoogte is. Dezelfde vraag is gesteld in het Stadspanel. Hier was gemiddeld 71% op de hoogte van de situatie. In de focusgroep kwam als aandachtspunt naar voren dat de borden alleen aan het begin van het centrumgebied staan en verder niet in het gebied zelf, waardoor de situatie in sommige gevallen onduidelijk is.

Omdat de het regime eenduidig is en de voetgangers zich hiervan redelijk bewust zijn, voldoet de maatregel aan het criterium *samenhangend regime*.



Figuur 3.1: Bord aan de rand van het centrumgebied



Figuur 3.2: In hoeverre zijn voetgangers zich bewust van de situatie?



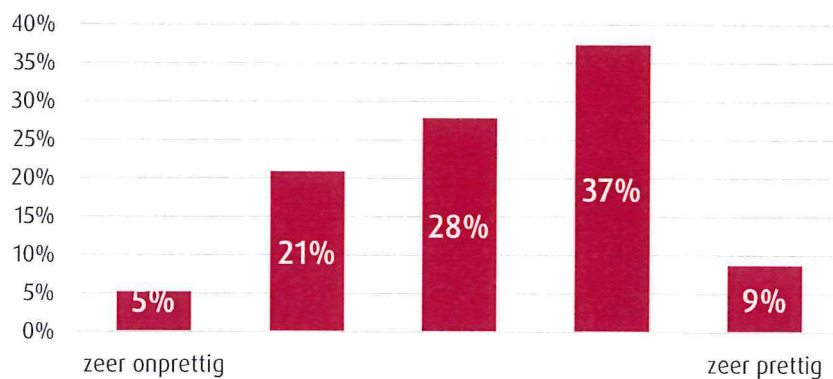
3.2 Routes fietsers

Het fietsnetwerk is zeer fijnmazig omdat er overal gefietst mag worden. Figuur 3.3 laat het de fietsintensiteiten in het centrum van Den Haag zien. Hier zijn een paar duidelijke hoofdroutes (Grote Marktstraat, Spui, Torenstraat) op te zien, maar ook in de kleinere en smallere straten wordt gefietst.

In de stratenquête hebben we aan de fietsers gevraagd wat ze van het fietsklimaat in het centrumgebied vinden (Figuur 3.4). Een ruime meerderheid is positief over het fietsklimaat in het centrum. Dit betekent dat er voor fietsers voldoende routes zijn en de maatregel voldoet.



Figuur 3.3: Fietsintensiteiten



Figuur 3.4: In hoeverre vinden fietsers het fietsklimaat prettig?

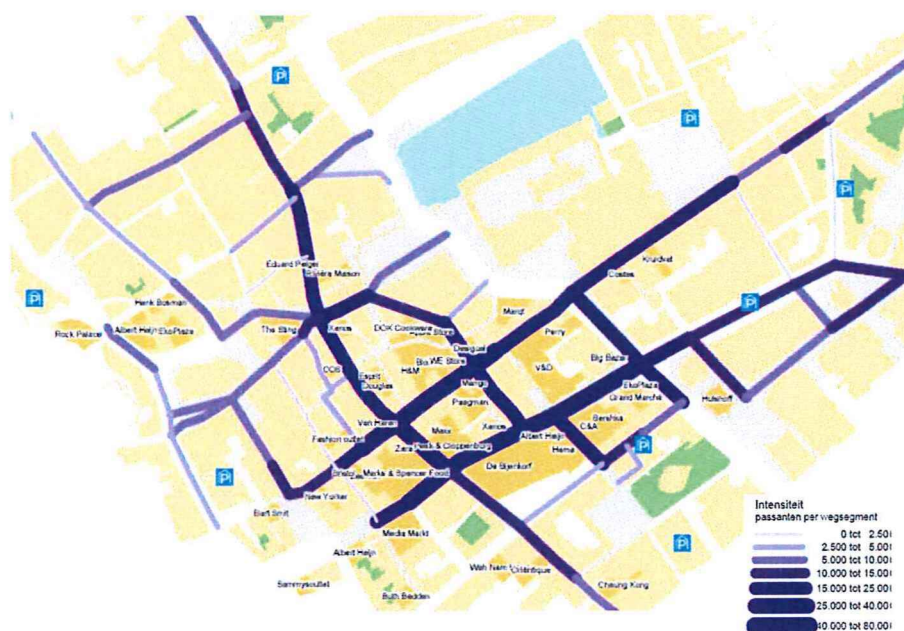


3.3 Routes voetgangers

Net als voor de fietsers, zijn ook voor de voetgangers duidelijke hoofdroutes waar te nemen (Figuur 3.5). Voornamelijk de Grote Marktstraat en het Spui zijn erg druk. Ook op de Hoogstraat, Venestraat en Gravenstraat zijn veel voetgangers te vinden. Er zit overlap in de hoofdroutes voor fietsers en voetgangers. Op de Grote Marktstraat en het Spui wordt zowel veel gefietst als gewandeld.

Daarnaast hebben we gekeken naar de relatie tussen de breedte van de straat/stoep en het aantal voetgangers. Hiervoor hebben we in de tellingen het drukste moment van de dag genomen. Hieruit is gebleken dat in alle straten nog op een rustige manier gewandeld kan worden, als we puur kijken naar het aantal voetgangers per meter profielbreedte¹. Uiteraard is het op sommige plekken druk, maar de grenzen voor drukte zoals die bijvoorbeeld voor stations of evenementen worden gehanteerd, worden niet overschreden. Op de Grote Marktstraat, Spuistraat en Korte Poten is het relatief drukker dan in de andere straten, maar ook hier zien we geen problemen.

Op basis van onze analyse concluderen we dat de routes voor voetgangers voldoen.



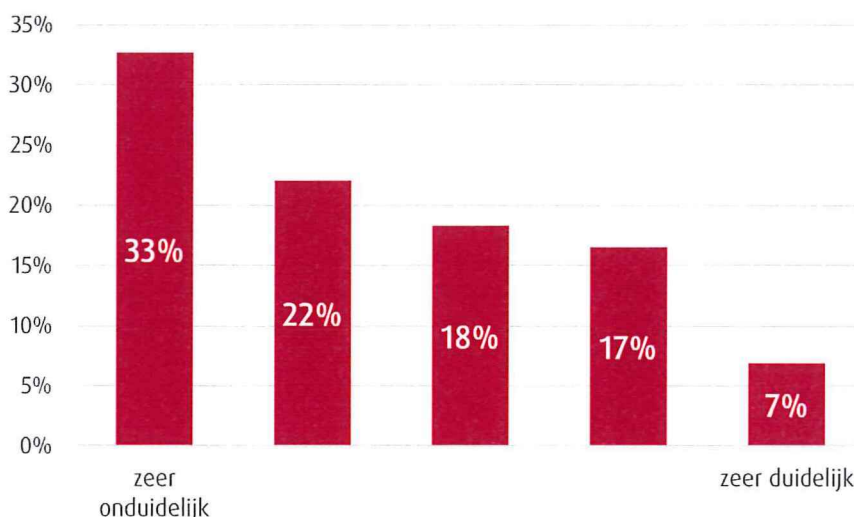
Figuur 3.5: Passanten in het centrumgebied

¹ Uitgaande van de afwikkelingsniveaus voor voetgangers volgens Fruin.



3.4 Duidelijke situatie

We hebben zowel aan fietsers als voetgangers in de stratenquête gevraagd of zij het voldoende duidelijk vinden dat er gefietst mag worden in het voetgangersgebied. Figuur 3.5 laat de gemiddelde mening van de fietsers en voetgangers zien. Ongeveer 55% van de fietsers en voetgangers vindt de situatie (zeer) onduidelijk. Slechts 7% vindt de huidige situatie zeer duidelijk. Uit de resultaten van het Stadspanel blijkt ook dat 55% de situatie onduidelijk vindt, maar hier vindt slechts 4% de situatie zeer duidelijk.



Figuur 3.5: In hoeverre vinden fietsers en voetgangers de situatie duidelijk

Ook in de focusgroep en de belanghebbendenbijeenkomsten kwam duidelijk naar voren dat de huidige situatie onduidelijk is. Er is vooral veel onbegrip voor de maatregel die is ingesteld. Maar ook was de maatregel niet duidelijk voor de aanwezigen ("Ik wist helemaal niet dat je in de Schoolstraat mag fietsen!"). Vaak werd de onduidelijkheid gerelateerd aan de inrichting van de straten ("In de Oude Molstraat verwachten fietsers dat voetgangers op het stoepje gaan lopen" en "De inrichting op het Spui is heel onduidelijk"). Daarnaast hebben de deelnemers het gevoel dat het regime zomaar is ingevoerd, zonder duidelijke communicatie.

"Niemand begrijpt waarom fietsers in het voetgangersgebied mogen komen."

Zowel uit de enquêtes, focusgroep en belanghebbendenbijeenkomst komt naar voren dat de situatie onduidelijk is. Dit betekent de maatregel niet voldoet op dit criterium.

Analyse: *voetgangersgebied*



In dit hoofdstuk bespreken we de analyse van de maatregel op basis van het uitgangspunt *voetgangersgebied*. Per criterium van het toetsingskader laten we zien wat de resultaten zijn en wat we hieruit hebben geconcludeerd. De kleur van het icoon geeft aan in hoeverre de maatregel in het centrumgebied van Den Haag hieraan voldoet (groen), matig voldoet (oranje) of niet voldoet (rood). Ook gaan we in een aantal gevallen in op specifieke straten binnen het onderzoeksgebied.



4.1 Combinatie fietsers/voetgangers mogelijk

We hebben onderzocht in hoeverre de combinatie fietsers en voetgangers volgens de daarvoor geldende criteria uit de literatuur überhaupt mogelijk is. We hebben met behulp van de uitgevoerde tellingen een ochtendspits, werkdag en weekenddag geanalyseerd.

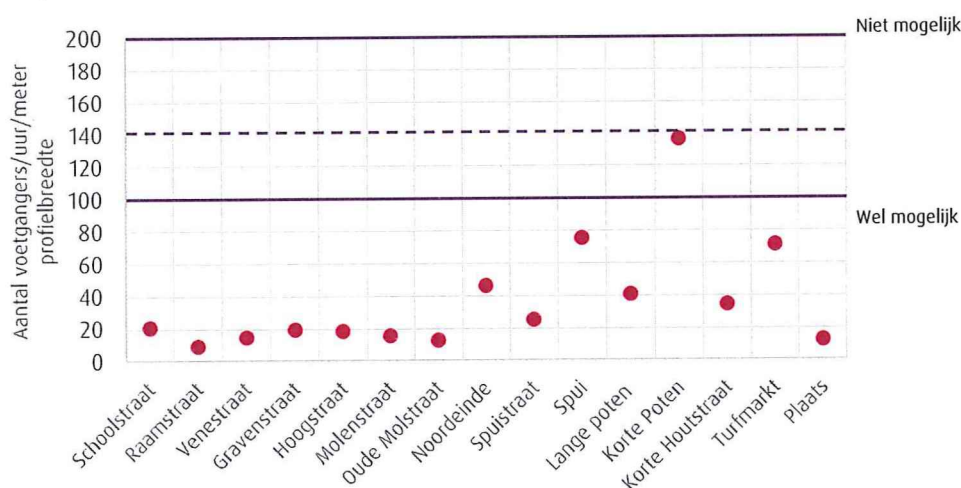
Uit een onderzoek van het Fietsberaad in 2008 ('Fietsen in het voetgangersgebied') kan worden geconcludeerd dat bij een dichtheid van onder 100 voetgangers per uur per meter profielbreedte de combinatie tussen fietsers en voetgangers vrijwel altijd mogelijk is. Bij een dichtheid van meer dan 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte is de combinatie vrijwel altijd onmogelijk. Er is dan in het profiel te weinig ruimte om conflictvrij samen van het profiel gebruik te maken. Bij dichtheden die daar tussen liggen spelen andere factoren een rol in het (on)mogelijk zijn van de combinatie. Uit een onderzoek van Schubert uit 1984 blijkt dat bij 141,1 voetgangers per uur per meter profielbreedte niet meer te fietsen valt. Zie onderstaand kader voor een uitgebreidere uitleg.

Schubert (1984) heeft onderzoek gedaan in acht Duitse steden waarbij hij heeft geconcludeerd dat er bij een voetgangersdichtheid van meer dan 0,07 voetgangers per m² niet meer te fietsen valt. In winkelgebieden is de gemiddelde snelheid van voetgangers 2 km/u. Dit komt overeen met 141,1 voetgangers per uur per meter profielbreedte.

Het Fietsberaad (2008) heeft op 91 locaties in 15 steden in Nederland het aantal voetgangers geteld en vastgesteld in hoeverre er hinder is tussen voetgangers en fietsers. Op basis hiervan hebben zij hun conclusies getrokken.

Ochtendspits

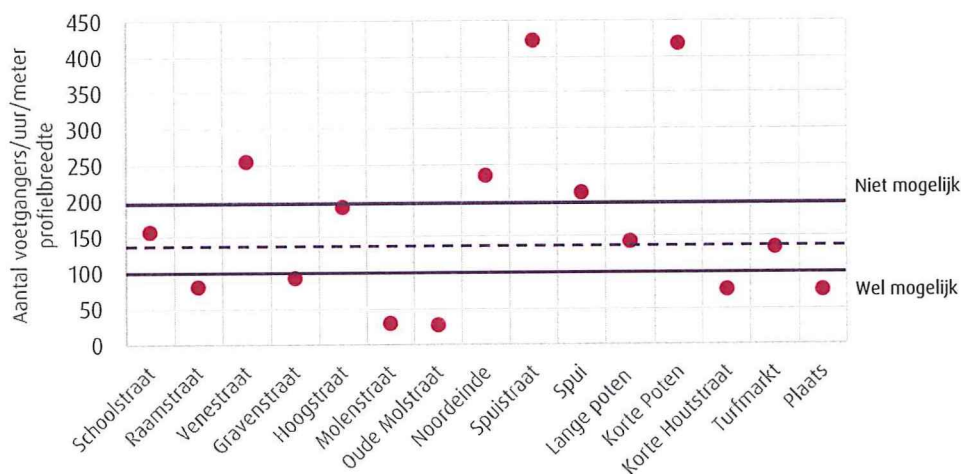
Onderstaande grafiek toont per onderzochte straat hoeveel het aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte betreft. De paarse lijnen geven de grens van 100 (wel mogelijk) en 200 (niet mogelijk) aan. De paarse gestippelde lijn geeft de grens van 141,1 weer. In de ochtendspits is in vrijwel elk van de onderzochte straten de combinatie tussen fietsers en voetgangers mogelijk (Figuur 4.1). Op de Korte Poten zou specifiek naar de situatie moeten worden gekeken, aangezien het aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte daar 137 is.



Figuur 4.1: Combinatie fietsers/voetgangers in de ochtendspits

Werkdagmiddag

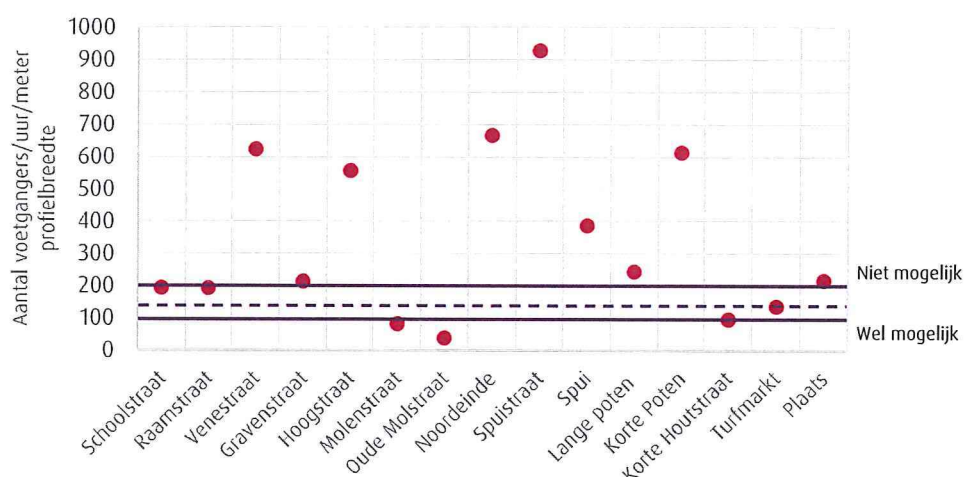
Figuur 4.2 laat zien dat het op een werkdagmiddag drukker is dan in de ochtendspits, wat komt doordat de winkels dan geopend zijn. Er kan dan niet meer op alle onderzochte straten altijd gefietst worden. Dit is alleen nog mogelijk op de Raamstraat, Gravenstraat, Molenstraat, Oude Molstraat, Korte Houtstraat en Plaats. Er zou nader moeten worden gekeken naar de Schoolstraat, Hoogstraat, Lange Poten en de Turfmarkt.



Figuur 4.2: Combinatie fietsers/voetgangers op een werkdagmiddag

Zaterdagmiddag

De zaterdagmiddag is het drukste moment van de week. Onderstaande grafiek laat zien dat er nog maar een aantal straten zijn waar het altijd mogelijk is om te fietsen. Dit zijn de Molenstraat, Oude Molstraat en de Korte Houtstraat. We hebben voor de Molenstraat ook de zaterdagavond onderzocht omdat hier veel terrassen zijn. Volgens de analyse is het dan nog steeds mogelijk om te fietsen². De situatie in de Schoolstraat, Raamstraat en de Turfstraat moet nader onderzocht worden.



Figuur 4.3: Combinatie fietsers/voetgangers op de zaterdagmiddag

De analyse van de combinatie fietsers en voetgangers laat zien dat het slechts in een aantal straten mogelijk is om op alle momenten in de week te fietsen, terwijl dit in het huidige beleid altijd is toegestaan. Uit de focusgroep kwam naar voren dat er in de laatste jaren steeds meer voetgangers in het centrumgebied zijn³. Enkele jaren geleden was het wellicht nog mogelijk om fietsers en voetgangers te combineren, maar in de huidige situatie is dit niet langer het geval.



4.2 Fietsers passen zich aan

Om te bepalen in hoeverre fietsers zich aanpassen hebben we gekeken naar het aantal afgestapte fietsers en naar fietsers die ondanks grote drukte

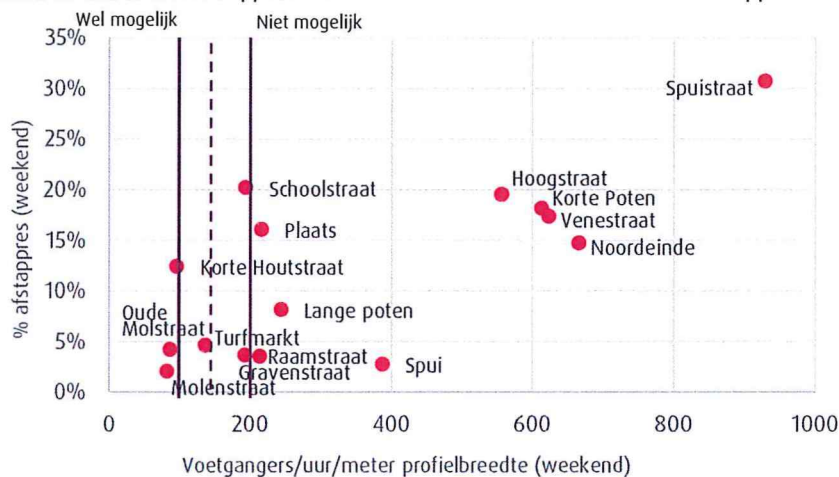
blijven doorfietsen. In onze tellingen hebben we niet alleen het aantal fietsers en voetgangers geregistreerd, maar ook genoteerd hoeveel mensen met hun fiets aan de hand liepen. We hebben voor de drukste situatie (weekendmiddag) bepaald in hoeverre fietsers zich aanpassen.

"Fietsers passen zich niet aan en stormen overal doorheen."

² De tellingen hebben betrekking op lopende voetgangers die een bepaalde doorsnede bepalen. Gebruikers van de terrassen die zich niet verplaatsen, zijn in deze cijfers dus niet meegenomen.

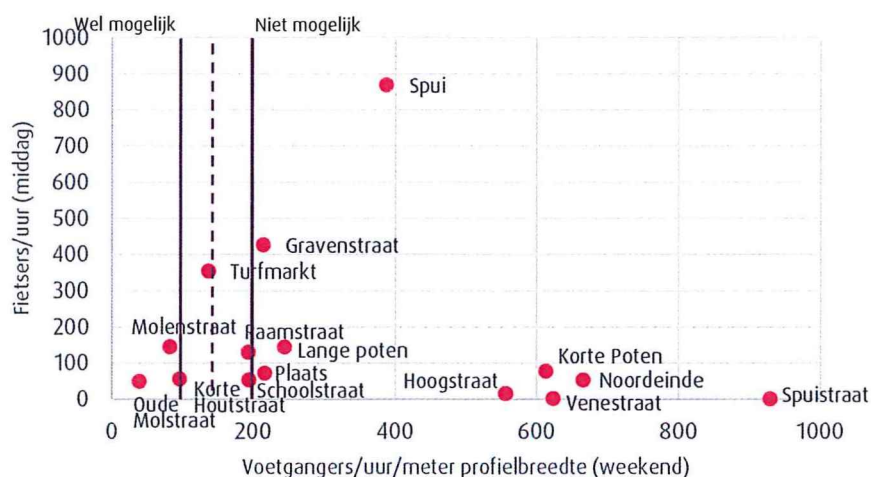
³ Een vergelijking tussen de voetgangersintensiteiten die nu gemeten zijn en de oorspronkelijk data van het Fietsberaadonderzoek uit 2008, laat geen grote stijging van voetgangersintensiteiten zien, voor zover de locatie en tijdstippen van de onderzoeken zich laten vergelijken.

Figuur 4.4 laat per onderzochte straat zien hoeveel procent van de fietsers is afgestapt. Meer dan 70% blijft dus op de fiets zitten. De meeste fietsers passen wel hun snelheid aan, maar zeker niet alle fietsers doen dit. Er is een verband waar te nemen tussen de drukte en het aantal afstappers. De drukste straten kennen de meeste afstappers.



Figuur 4.4: Aantal afstappers in relatie tot de drukte per straat

In figuur 4.5 hebben we weergegeven hoeveel fietsers er zijn in relatie tot de drukte per straat. In de grafiek staat ook de grens weergegeven van wanneer het wel/niet mogelijk is om fietsers en voetgangers te combineren. Op de straten waar het druk is met voetgangers en het niet of matig mogelijk is om fietsers en voetgangers te combineren, zijn nog steeds veel fietsers aanwezig.



Figuur 4.5: Aantal fietsers in relatie tot de drukte per straat

Uit de analyse hebben wij geconcludeerd dat er fietsers zijn die afstappen of hun snelheid aanpassen, maar dat er nog steeds relatief veel fietsers blijven fietsen. Drukkere straten leiden in zekere mate tot meer afstappers, maar ook in straten waar de

combinatie tussen fietsers en voetgangers eigenlijk niet mogelijk is, zijn er nog steeds teveel fietsers aanwezig. Fietsers passen zich dus niet voldoende aan.

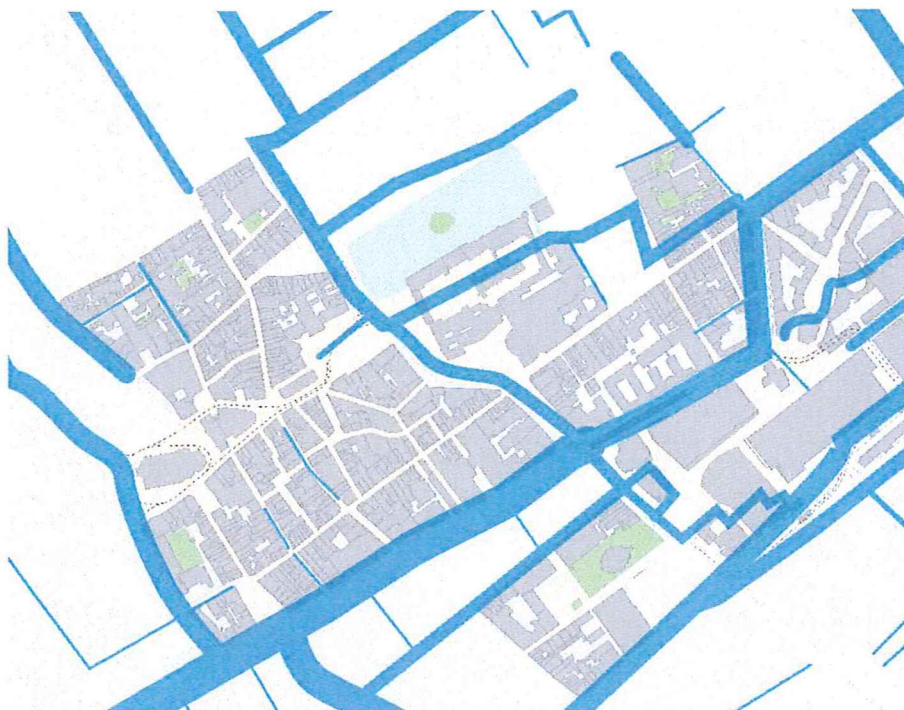


4.3 Fietsers rijden om

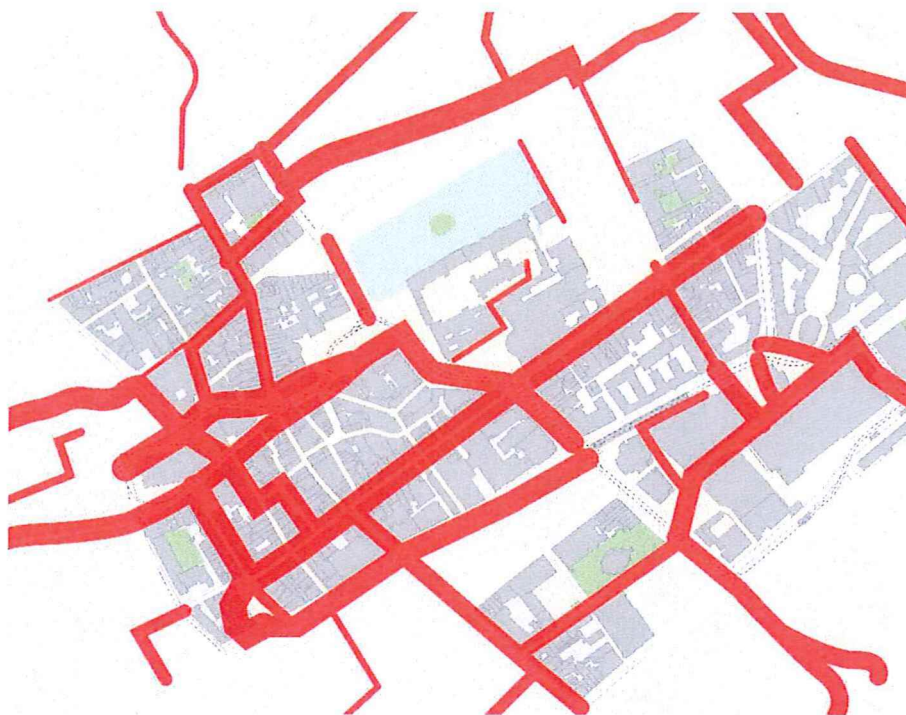
Om te bepalen in hoeverre fietsers omrijden hebben we naar fietsintensiteiten gekeken, de verhouding van het aantal fietsers in de straten tijdens winkelopeningstijden en daarbuiten en naar de reductie van het aantal fietsers ten opzichte van de voetgangersdrukte.

Figuur 4.6 is tot stand gekomen op basis van data uit de Nationale Fietstelweek (2016). In deze week (derde week van september) installeren deelnemers een app waarmee hun fietsgebruik wordt geregistreerd. Uit deze gegevens is gebleken dat het aantal doorgaand verkeer op de routes in het centrum beperkt is, maar dat er vooral bestemmingsverkeer fietst.

In het blauw (Figuur 4.6) zijn de daadwerkelijk waargenomen routes weergegeven. Deze zijn vergeleken met de kortste route volgens routeplanners. In het rood is het verschil hiertussen weergegeven (Figuur 4.7). Des te dikker de rode lijnen zijn, des te groter is het verschil met de routeplanner. De smallere straten en winkelstraten zijn veelal rood, wat betekent dat deze straten vermeden worden. De doorgaande routes zijn daarentegen vooral blauw, wat betekent dat over die routes wordt omgereden.



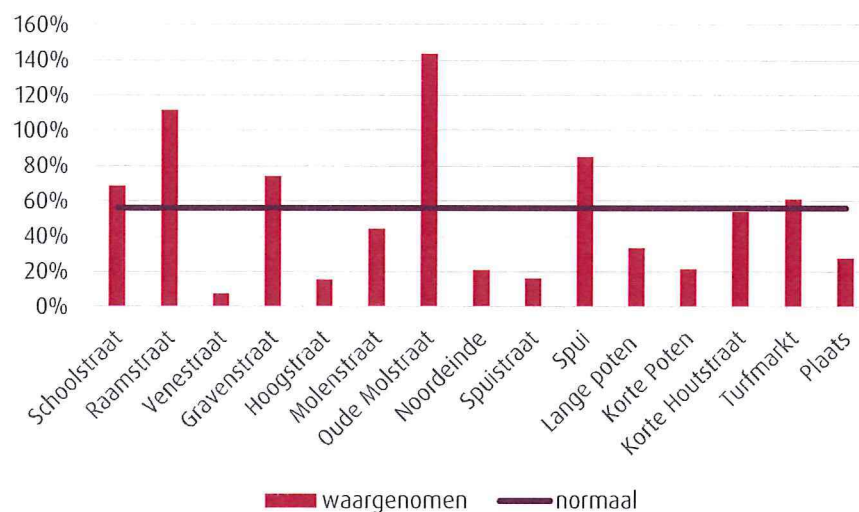
Figuur 4.6: Waargenomen fietsers



Figuur 4.7: Routes waar minder fietsers rijden dan voorspeld door routeplanner

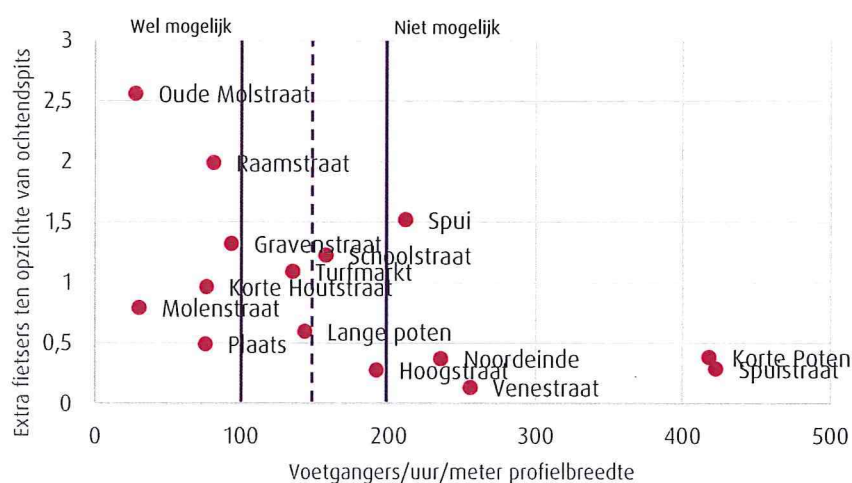
We hebben voor de geselecteerde straten het aantal fietsers in de ochtendspits vergeleken met het aantal fietsers tijdens winkelopeningstijden. We hebben dit gedaan voor een normale werkdag. Door deze aantallen te vergelijken met een gemiddelde situatie, kunnen we bepalen of er in het centrumgebied van Den Haag meer fietsers omrijden om de drukte in het voetgangersgebied te vermijden. In een normale etmaalverdeling zijn in de middag 56% minder fietsers waar te nemen dan tijdens de ochtendspits. Dit percentage hebben we vergeleken met de tellingen per onderzochte straat.

Figuur 4.8 laat zien hoeveel meer fietsers er in de middag zijn waargenomen ten opzichte van de ochtendspits. De paarse lijn geeft de normale etmaalverdeling aan (56%). Op een aantal straten zijn in de middag veel minder fietsers waar te nemen dan 56%. We kunnen hieruit concluderen dat fietsers tijdens winkelopeningstijden deze straten vermijden en voor een andere route kiezen. Het gaat om de Venestraat, de Hoogstraat, het Noordeinde, de Spuistraat en de Korte Poten. Op een aantal straten zijn echter ook meer fietsers waargenomen. Met name op de Oude Molstraat rijden meer fietsers dan bij een normale etmaalverdeling. Dit betekent dat deze route hoogstwaarschijnlijk wordt gebruikt als omrijdroute. Ook op de Schoolstraat, Raamstraat, Gravenstraat, het Spui en de Turfmarkt zijn meer fietsers waargenomen.



Figuur 4.8: Percentage waargenomen fietsers ten opzichte van ochtendspits in vergelijking met normale etmaalverdeling

Onderstaande grafiek laat zien hoeveel meer fietsers er op bepaalde straten zijn tijdens winkelopeningstijden in relatie tot het aantal voetgangers (Figuur 4.9). De Oude Molstraat wordt veel gebruikt als omrijdroute, maar dit leidt op het telpunt niet tot problemen, omdat het aantal voetgangers per uur per meter profielbreedte relatief laag is. Het Spui wordt ook veel gebruikt door fietsers tijdens winkelopeningstijden, terwijl hier het aantal voetgangers heel hoog is en de combinatie tussen fietsers en voetgangers eigenlijk niet mogelijk is. Dit geldt ook voor de Schoolstraat en de Turfmarkt.



Figuur 4.9: Extra fietsers tijdens winkelopeningstijden ten opzichte van voetgangersdrukke

Uit de analyse blijkt dat fietsers tijdens winkelopeningstijden vaak kiezen voor andere routes. Echter wordt er ook vaak gekozen voor routes die daar eigenlijk ook niet geschikt voor zijn. We beoordelen deze situatie daarom als matig.

4.4 Voetgangers voelen zich vrij



Om in beeld te brengen of voetgangers zich vrij bewegen over het profiel hebben we gebruik gemaakt van onze uitgevoerde schouw en de online tool 'Cyclomedia'. Hiermee hebben we bepaald in hoeverre voetgangers aan de zijkant lopen om zo ruimte te maken voor eventuele fietsers, of juist gebruik maken van het gehele straatprofiel. Op de Turfmarkt lopen voetgangers voornamelijk aan de zijkant. Dit sluit aan bij de waarneming dat hier ook relatief veel gefietst wordt. Op de Hoogstraat, Molenstraat en het Spui wordt ook veel aan de zijkant gelopen. Hieruit kunnen we concluderen dat voetgangers zich vooral aanpassen op straten met een duidelijk profiel. Op de andere straten is te zien dat voetgangers van het hele profiel gebruik maken. NB Doordat de cyclomedia-auto vaak op rustige momenten rijdt en zelf ook een effect heeft op het voetgangersgedrag, biedt deze methode helaas weinig zekerheid over het voetgangersgedrag.



Figuur 4.10: Voetgangers aan de zijkant



Figuur 4.11: Voetgangers overal

5

Analyse: *veiligheid*



In dit hoofdstuk bespreken we de analyse van de maatregel op basis van het uitgangspunt *veiligheid*. Per criterium van het toetsingskader laten we zien wat de resultaten zijn en wat we hieruit hebben geconcludeerd. De kleur van het icoon geeft aan in hoeverre de maatregel in het centrumgebied van Den Haag hieraan voldoet (groen), matig voldoet (oranje) of niet voldoet (rood). Ook gaan we in een aantal gevallen in op specifieke straten binnen het onderzoeksgebied.

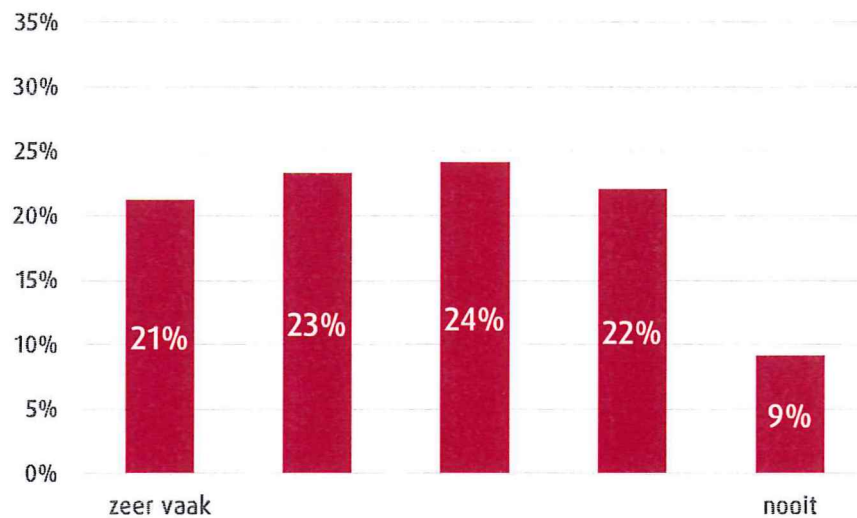


5.1 Conflicten

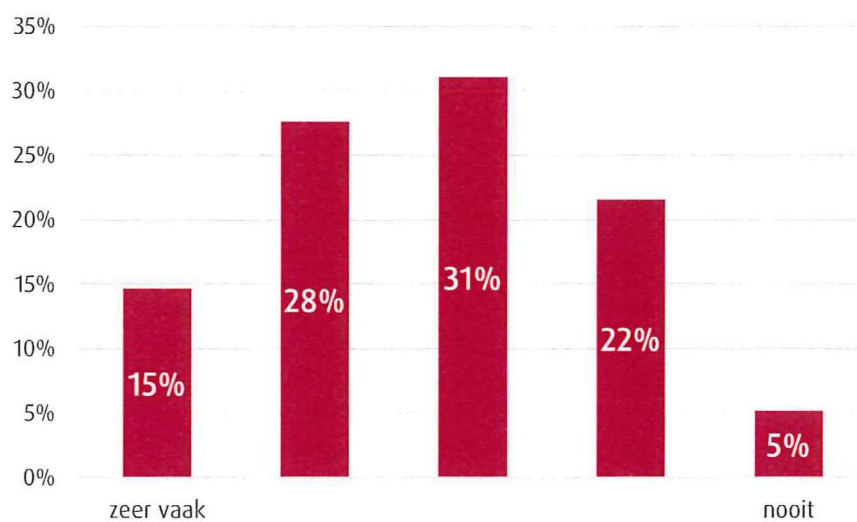
We hebben het criterium conflicten geanalyseerd door de situatie zelf te laten beoordelen door onze veiligheidsexperts. Onder een conflict verstaan we een situatie waarbij een of beide van de betrokken partijen moet afwijken van de manoeuvre die beoogd was, maar waarbij geen letsel of schade wordt opgelopen. Daarnaast hebben we in de enquêtes gevraagd naar de ervaringen van de respondenten. Ten slotte zijn we hier ook dieper op ingegaan met de aanwezigen bij de focusgroep en belanghebbendenbijeenkomsten.

Op verschillende momenten (ochtendspits, middag, koopavond) zijn onze veiligheidsexperts zowel te voet als op de fiets op pad gegaan. Uit de schouw zijn echter weinig echte conflicten waargenomen. In een aantal gevallen ondervonden fietsers en voetgangers wat hinder van elkaar, maar we hebben geen echte conflicten gezien. Er zijn echter wel een aantal locaties waar in onze ogen aandacht aan besteed moet worden, omdat de situatie daar wel tot conflicten zou kunnen leiden. Het gaat om de terrassen (Plein, Plaats), de Wagenstraat, de hoek van de Molenstraat met de Hoogstraat, en het Spui.

De resultaten van de straatenquête laten echter wel zien dat er vaak conflicten plaatsvinden (Figuur 5.1 en 5.2). Meer dan 40% van de voetgangers en fietsers ervaart (zeer) vaak een gevaarlijke situatie tussen fietsers en voetgangers. In de resultaten van de enquête via het Stadspanel is dit aandeel 33%. Minder dan 10% van de respondenten van de straatenquête geeft aan dit nooit te hebben gezien. In de enquête via het Stadspanel is dit aandeel 9%.



Figuur 5.1: Hoe vaak hebben voetgangers conflicten ervaren



Figuur 5.2: Hoe vaak hebben fietsers conflicten ervaren

Ook uit de focusgroep en de belanghebbendenbijeenkomsten is naar voren gekomen dat veel mensen een onveilig gevoel hebben. Mensen voelen zich vooral onveilig omdat de situatie anders is dan je zou verwachten. Tijdens deze bijeenkomsten zijn vooral de volgende straten en kruisingen genoemd als conflictlocaties:

- Molenstraat – Oude Molstraat
- Oversteek Hoogstraat – Venestraat
- Venestraat – Hoogstraat – Noordeinde
- Spui (vooral de oversteeken)
- Plaats
- Turfmarkt

“Ik voel me onveilig omdat fietsers vanuit alle richtingen komen.”

Ondanks dat er op basis van de schouw geen echte conflicten zijn waargenomen, ervaren toch veel mensen een gevoel van onveiligheid. We hebben daarom geconcludeerd dat de situatie in het huidige beleid matig functioneert.

5.2 Ongevallen

Onder een ongeval verstaan we een situatie waarbij een of beide van de betrokken partijen schade of letsel op loopt. Om het aantal ongevallen tussen fietsers en voetgangers te kunnen bepalen maken we gebruik van Viastat op basis van BRON-gegevens van Rijkswaterstaat. Echter zijn het merendeel van dit soort ongevallen niet geregistreerd. We hebben hierdoor helaas geen conclusies kunnen trekken.

5.3 Kwetsbare voetgangers

Samen met een vertenwoordiger van de stichting *Voorall* en verschillende ondernemers, hebben we een rondgang gemaakt door het gebied om in beeld te brengen welke straten verbeterd zouden moeten worden voor kwetsbare voetgangers. Hieruit is naar voren gekomen dat het Spui zeer onduidelijk is. Omdat we hier verder geen data over hebben kunnen verzamelen, hebben we hier geen verdere conclusies aan verbonden.

Analyse: *levendigheid*

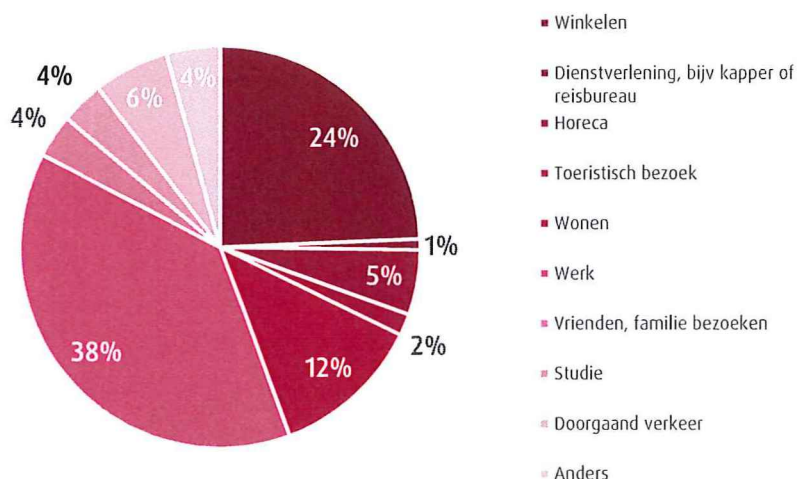


In dit hoofdstuk bespreken we de analyse van de maatregel op basis van het uitgangspunt *levendigheid*. Per criterium van het toetsingskader laten we zien wat de resultaten zijn en wat we hieruit hebben geconcludeerd. De kleur van het icoon geeft aan in hoeverre de maatregel in het centrumgebied van Den Haag hieraan voldoet (groen), matig voldoet (oranje) of niet voldoet (rood). Ook gaan we in een aantal gevallen in op specifieke straten binnen het onderzoeksgebied.



6.1 Bijdrage economie

Om de bijdrage aan de economie in het centrumgebied van Den Haag te kunnen bepalen hebben we aan deelnemende fietsers in de straatenuquête gevraagd wat hun reismotief was (Figuur 6.1). De fietsers die deelnamen aan de enquête waren vooral fietsers met een bestemming in het centrum. Van de fietsers kwam 24% naar het centrum van Den Haag om te winkelen. Het grootste gedeelte (38%) was onderweg naar werk.



Figuur 6.1: Reismotief van de ondervraagde fietsers

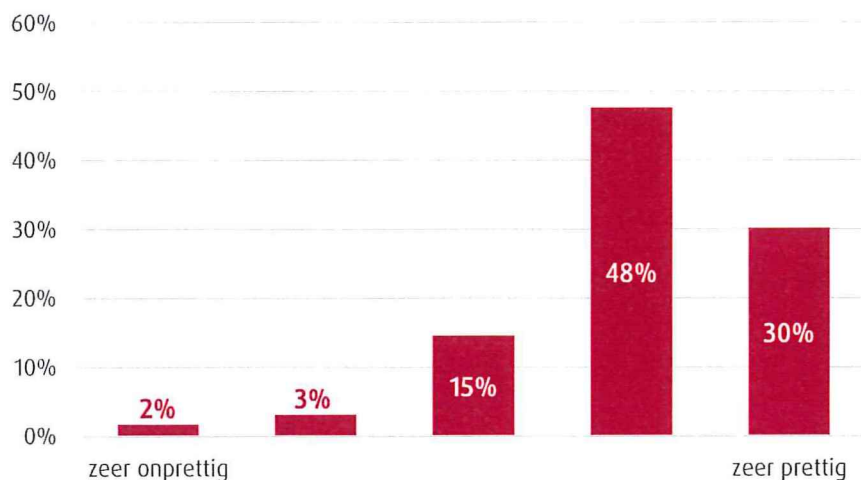
Daarnaast hebben we het aandeel van de fiets in winkelbezoek (mode en luxe) in beeld gebracht voor Den Haag en andere grote steden in de Randstad. In Den Haag bedraagt dit aandeel 28%. Het gemiddelde van de grote steden in de Randstad ligt hoger.

Het centrum van Den Haag wordt dus door een kwart van de fietsers bezocht voor winkeldoelendeinen. Echter blijft de winkelomzet van fietsers achter ten opzichte van andere grote steden in de Randstad. Hieruit kunnen we concluderen dat de situatie op dit moment matig functioneert.



6.2 Verblijfskwaliteit

We hebben in de stratenquête aan zowel fietsers als voetgangers gevraagd wat ze van de verblijfskwaliteit in het centrumgebied vinden. Figuur 6.2 laat zien dat 78% de verblijfskwaliteit (zeer) prettig vindt. Slechts 5% vindt de verblijfskwaliteit (zeer) onprettig. We kunnen hieruit concluderen dat de verblijfskwaliteit voldoet.



Figuur 6.2: Wat vinden fietsers en voetgangers van de verblijfskwaliteit



6.3 Uitstraling

De uitstraling van het centrumgebied is besproken tijdens de focusgroep en de belanghebbendenbijeenkomsten. Hieruit is meerdere malen naar voren gekomen dat de inrichting van de straten te wensen overlaat en bijdraagt aan de onduidelijkheid van de maatregel. De voorkeur wordt gegeven aan een duidelijke inrichting die aansluit bij het regime. Een aantal type inrichtingen zijn specifiek genoemd:

- Onduidelijk profiel, maar wel een informele loper (Spui)
- Te duidelijk profiel, maar geen loper (Molenstraat, Oude Molstraat)
- Onduidelijke oversteken (Spui)

“Het helpt als de situatie duidelijk is door de fysieke inrichting.”

7

Overzicht analyse en conclusies

7.1 Overzicht analyse

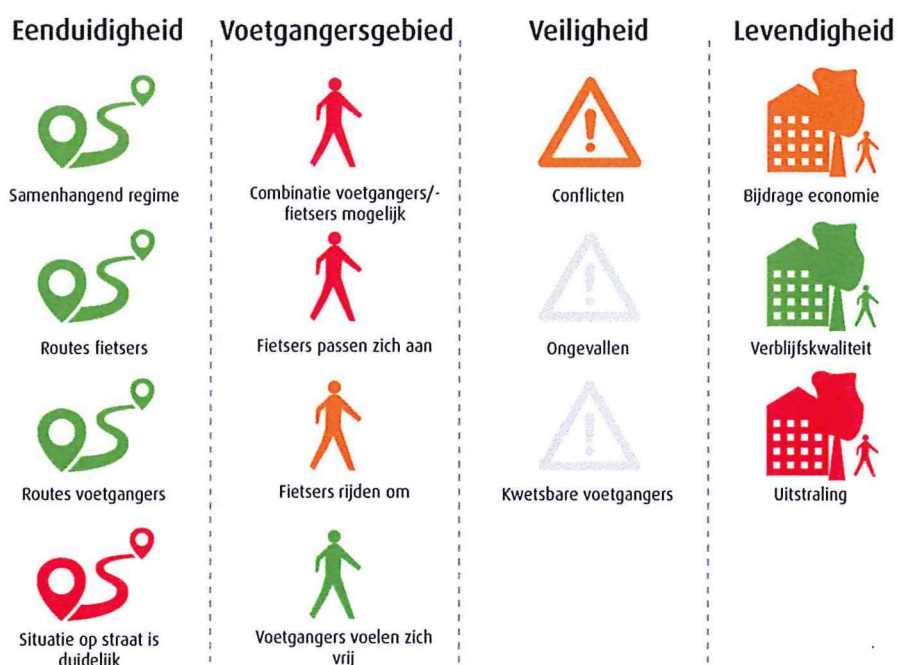
In de vorige hoofdstukken hebben we het centrumgebied van Den Haag geanalyseerd aan de hand van het toetsingskader. Op basis van verzamelde data, maar ook inzichten uit het participatietraject, hebben we een beeld gekregen van het functioneren van het centrumgebied met het huidige regime. Figuur 7.1 laat per criterium zien hoe dit functioneert. De kleur van het icoon geeft aan in hoeverre de maatregel in het centrumgebied van Den Haag hieraan voldoet (groen), matig voldoet (oranje) of niet voldoet (rood). Een grijs icoon betekent dat er niet genoeg data beschikbaar was om hier betrouwbare uitspraken over te doen.

Op basis van het uitgangspunt *eenduidigheid*, functioneert het centrumgebied met het huidige regime redelijk. De maatregel is namelijk uniform doorgevoerd. Dit leidt echter niet tot een duidelijke situatie op straat. Er is vooral veel onbegrip omdat het in de ogen van de deelnemers aan de enquêtes en de participatiebijeenkomsten geen duidelijke maatregel is.

Het *voetgangersgebied* met de fiets hierin te gast functioneert ondermaats. In vrijwel alle straten is het in het weekend niet mogelijk om fietsers en voetgangers te combineren. Daarnaast passen fietsers zich ook beperkt aan. Een aantal fietsers kiest voor omrijdroutes. Het aantal fietsers die door de drukke voetgangersroutes blijft fietsen is substantieel; het aantal afstappers beperkt.

Als het om de *veiligheid* gaat, wordt het centrumgebied vooral subjectief als onveilig ervaren. Uit de enquête blijkt daarnaast dat er redelijk vaak conflicten plaatsvinden. In de schouw hebben we geen serieuze conflicten waargenomen, maar wel een aantal situaties vastgesteld die verduidelijkt zouden moeten worden.

De *levendigheid* van het gebied is matig. De verblijfskwaliteit wordt zeer hoog gewaardeerd, maar de fysieke inrichting laat te wensen over, zeker in relatie met het huidige regime.



Figuur 7.1: Wat vinden fietsers en voetgangers van de verblijfskwaliteit

7.2 Conclusies

Op basis van bovenstaande analyses kunnen we een aantal conclusies trekken wat betreft het huidige regime in het centrumgebied van Den Haag. De combinatie tussen fietsers en voetgangers, zoals deze nu overal toegestaan is, is niet overal en altijd mogelijk. Op zaterdag is het vrijwel overal te druk om te fietsen. Doordeweeks is het ook in veel straten te druk. In de ochtendspits is echter wel voldoende ruimte om te fietsen.

In de huidige situatie passen fietsers zich aan door om te fietsen, hun snelheid aan te passen of door af te stappen. Dit zijn echter lang niet alle fietsers. Dit leidt tot beperkt waargenomen conflicten, maar wel tot een sterk gevoel van subjectieve onveiligheid bij voetgangers.

Het huidige regime is eenduidig, maar wordt niet als duidelijk ervaren. De maatregel wordt over het algemeen onlogisch gevonden. Daarnaast past de fysieke inrichting niet bij het regime en draagt het bij aan de onduidelijkheid. Het verblijfskwaliteit van het centrumgebied wordt echter wel hoog gewaardeerd.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl