

10

MEER RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS IN DE ANDERHALFMETERSAMENLEVING?

Samenvatting

Door de coronacrisis staat de ruimteverdeling in de steden volop in de aandacht. Steden over de hele wereld scheppen extra ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook in Nederland is het debat over de anderhalvemetersamenleving op gang gekomen. De Fietsersbond heeft samen met Wandelnet een aantal voorstellen ontwikkeld om veilig en prettig lopen en fietsen in deze nieuwe realiteit mogelijk te maken. Op het NVC willen we graag discussiëren over de voorstellen en ook een tussenbalans opmaken: hoe zijn gemeenten in Nederland ermee aan de slag gegaan? Kunnen er al conclusies worden getrokken over veranderingen in mobiliteitsgedrag en over de gevolgen voor de verkeersveiligheid?

Ontwikkeling in Europa en daarbuiten

De afgelopen weken hebben steden binnen en buiten Europa op straat extra ruimte gemaakt voor fietsers en voetgangers. Bekende voorbeelden zijn New York, Parijs, Milaan en Brussel. Oorzaak is dat er minder auto's zijn en minder ov-gebruik, terwijl het aantal voetgangers en fietsers in die steden juist toeneemt. Alleen met meer ruimte kunnen zij veilig afstand houden. Bovendien zien gemeenten kans om de veranderingen die zij voorstaan en steden leefbaar moeten maken nu versneld door te voeren.

De situatie in Nederland

In Nederland is deze dynamiek langzamer op gang gekomen. De noodzaak lijkt zich ook minder voor te doen, omdat we in tegenstelling tot het buitenland een uitgebreid netwerk van fietspaden hebben. Bovendien delen voetgangers en fietsers hier meestal niet dezelfde ruimte, zoals in veel buitenlandse steden wel het geval is. Op straat is er veel meer ruimte om te lopen of fietsen. Daarbij komt dat het verplaatsingspatroon tijdens corona heel anders is: op werkdagen is er in de spits veel minder woon-werk- en schoolverkeer; hierdoor zijn er in tegenstelling tot op andere plaatsen ter wereld juist veel minder mensen op de fiets dan normaal. Met mooi weer en vooral in de weekends wordt er wel meer gelopen en gefietst buiten de spits, vooral ommetjes binnen en buiten de bebouwde kom.

Anderhalvemetersamenleving als uitdaging

Nu de geleidelijke versoepelingen in de intelligente lockdown in gang zijn gezet en de anderhalvemetersamenleving vorm gaat krijgen, verandert er in onze situatie echter iets fundamenteels op straat. Met de verwachte uitval van capaciteit in het openbaar vervoer, is een enorme groep mensen voor hun vervoer aangewezen op met name lopen en fietsen. Op de huidige loop- en fietsnetwerken kan dat in de anderhalvemetersamenleving op heel veel plaatsen niet veilig. Als we geen maatregelen nemen, dan lopen miljoenen mensen hierdoor de kans om ziek te worden of ongewild verspreider van het coronavirus te worden. De afgelopen weken waren er al veel klachten van voetgangers en fietsers dat op smalle trottoirs en fietspaden het anderhalve meer afstand houden moeilijk of onmogelijk was.

Om te voorkomen dat de miljoenen fietsers en voetgangers massaal besmet worden tijdens het reizen of noodgedwongen thuis moeten blijven zijn er nu dus snel extra maatregelen nodig om de ruimte te vergroten. Zodat hetzelfde (maar vanwege uitval van het openbaar vervoer waarschijnlijk een groter) aantal fietsers en voetgangers veilig op pad kunnen in de anderhalvemetersamenleving. Dat veilig op pad gaan van voetgangers en fietsers is bovendien van groot belang voor de fysieke en mentale gezondheid van onze bevolking. Door het thuiswerken bewegen Nederlanders gemiddeld nu minder dan ze daarvoor deden. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers is nodig om die trend weer om te buigen.

Vol inzetten op lopen en fietsen

De Fietsersbond en Wandelnet hebben er in een advies aan het ministerie van IenW voor gepleit om voor afstanden tot 20 km vol in te zetten op lopen en fietsen. Daarmee voorkomen we dat het autogebruik in het stedelijk gebied groeit (inclusief bijhorend ruimtegebruik) en dat er zo veel mogelijk ruimte in het stedelijk gebied vrij kan komen/blijft voor de miljoenen voetgangers en fietsers op straat. De schaarse capaciteit in het ov-systeem kan zo optimaal benut worden omdat deze niet onnodig gebruikt wordt door mensen die met een (elektrische) fiets of lopend eigenlijk een alternatief hebben. Investeren in lopen en fietsen is relatief goedkoop en kan ook nog eens vrij snel gerealiseerd worden, waardoor ook snel extra capaciteit en dus mobiliteit ontstaan. In het inmiddels door het Rijk opgestelde protocol staat ook: Ga lopen of fietsen.

Voorstellen

Deze ontwikkeling kan in gang worden gezet door een aantal concrete maatregelen. De belangrijkste daarvan:

- In het stedelijk gebied verlagen we de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur of lager. Hierdoor kan verkeer beter mengen en ontstaat er een groter netwerk van bruikbare wandel- en fietsroutes. Hierdoor kunnen fietsers zich verspreiden, met meer ruimte op de bestaande fietsroutes als resultaat.
- Fietspaden maken we onverplicht zodat (snelle, brede, bezorgde) fietsers, brommers en snorfietsers de rijbaan kunnen kiezen waar ze rijden en daardoor rijden waar ze minder last hebben van of minder last veroorzaken voor andere fietsers en voetgangers. De meest kwetsbare fietsers kunnen daardoor het bestaande fietspad blijven gebruiken, voor snelle realisatie is hiervoor bij voorkeur één landelijk besluit nodig.
- Tweerichtingenfietspaden worden in één richting afgesloten indien er aan de andere kant van de weg ook een fietspad is. Waar er geen alternatief is, zullen te smalle tweerichtingenfietspaden verbreed moeten worden.
- Verkeerslichten worden uitgezet of fiets- en voetgangersvriendelijk afgesteld, zodat fietsfilevorming voorkomen wordt. Op fietspad en trottoir worden de anderhalve meter afstand duidelijk aangegeven, zodat mensen weten hoe ze verantwoord moeten wachten.
- Autoparkeerplaatsen langs drukke routes gaan (tijdelijk) weg om fietsers op langsliggende fietspaden/stroken te kunnen laten uitwijken. Fietsparkeerplekken

gaan van de stoep naar autoparkeerplekken, zodat er ruimte op de stoep ontstaat voor voetgangers.

- Lokale wegbeheerders kunnen versneld kleine (onderhouds)maatregelen op loop- en fietsroutes nemen, zodat de ruimte op voetpad en fietspad kan worden vergroot. Denk daarbij aan bermen veiliger maken, bestaand fietspad of trottoir verbreden, verkeerseilanden verkleinen, paaltjes weghalen, stoepranden gelijktrekken aan fietspad, beschadigde tegels of asfalt vervangen, etc.
- Ten slotte is het wenselijk om nationaal gerichte voorlichting en gevisualiseerde gedragsinformatie te geven aan alle verkeersdeelnemers over hoe ze zich het beste kunnen gedragen.

Conclusie

Zonder deze maatregelen zal het in de anderhalvemetersamenleving voor voetgangers en fietsers onmogelijk zijn zich veilig en verantwoord op straat te bewegen. Het is goed om ons te realiseren dat het hierbij om meer dan een derde van de bevolking gaat. En het onze ambitie is om meer ruimte voor lopen en fietsen te creëren, met of zonder coronamaatregelen. In het licht van gezondheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, toerisme is op de lange termijn fietsen en wandelen van steeds groter belang.

Zonder 1,5 meter afstand op fiets en wandelroutes is de geleidelijke exit uit de quarantaine gedoemd te mislukken. Alle reden dus om deze maatregelen met vaart ter hand te nemen.

Discussie

Inmiddels zijn een aantal gemeenten, zoals Rotterdam, Amsterdam en Tilburg met (een deel van) deze voorstellen aan de slag gegaan. Op het Nationaal Verkeerskundecongressen gaan we graag in gesprek over nut en noodzaak van deze maatregelen en willen we ook een tussenstand opnemen.

Zijn genoemde maatregelen de juiste en zijn ze realistisch?

Wat is het beeld van de ontwikkelingen in Nederland van maart tot aan het congres?

Zijn er effecten te benoemen op het gebied van mobiliteitsgedrag en van verkeersveiligheid?

Welk scenario verwachten we voor de komende periode?

Dat zijn de vragen die we op 29 oktober graag willen bespreken.

Wim Bot, Fietsersbond

Ankie van Dijk, Wandelnet