

INFOBLAD

COVID-19 EN RUIMTE VOOR LOPEN

Inleiding

De pandemie heeft extra bewustzijn gekweekt dat meer ruimte nodig is voor de voetganger. Om afstand te kunnen houden en voor gezonde beweging. En als alternatief voor de auto. Overal in de wereld zijn hiertoe maatregelen genomen of plannen in voorbereiding. Een kort overzicht.

Effecten pandemie

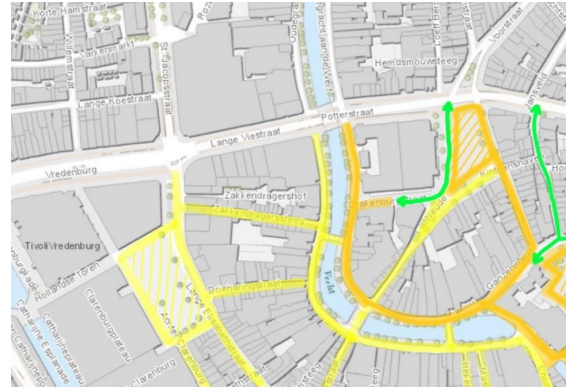
Uit onderzoek naar mobiliteitsgedrag blijkt dat covid-19 heeft geleid tot een lichte afname van het aantal verplaatsingen te voet. Dit wordt echter voornamelijk veroorzaakt doordat er minder gelopen wordt van/naar/door werk. Omdat er meer thuis wordt gewerkt is het recreatief wandelen daarentegen licht toegenomen. De afstand die bij dat “ommetje” wordt afgelegd is bovendien flink gestegen, van gemiddeld 1,2 naar 2,2 km. Tijdens de lockdownperiode bleven reistijd en afgelegde afstand van de modaliteit “lopen” verder vrijwel stabiel. Velen verwachten trouwens dat de pandemie zal leiden tot een blijvende verandering van het mobiliteitsgedrag waarbij 20% denkt vaker en verder te gaan lopen en fietsen. En niet alleen noodgedwongen: driekwart van de bevolking ondersteunt het pleidooi om meer te bewegen [1,2,3]. Om die positieve trend vast te houden is het dus extra van belang dat gemeentes zich inzetten om die ommetjes aantrekkelijker te maken.

Maatregelen

Er zijn veel mogelijkheden om lopen te stimuleren. Dat kan op verschillende schaalniveaus: op wijkniveau (optimale stedenbouwkundige inrichting van buurten), straatniveau (herinrichten, verkeersregulering) en op detailniveau (routing, bebording). In een inventarisatie van dergelijke maatregelen over de gehele wereld [4] wordt de volgende indeling gehanteerd.

1. het afsluiten van straten voor gemotoriseerd verkeer, het vergroten van voetgangersgebieden.

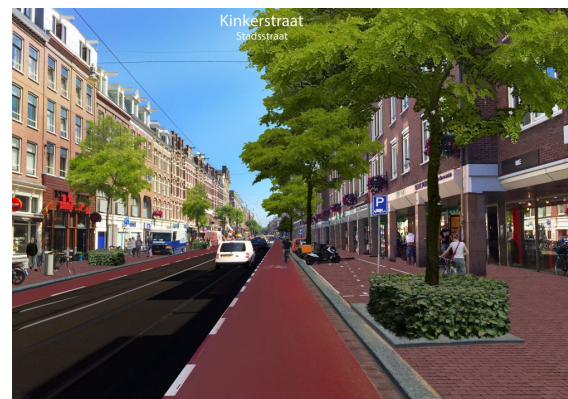
Dit is in diverse steden in Nederland al toegepast waaronder Amsterdam, Groningen, Enschede en Utrecht.



Utrecht (geel = bestaand voetgangersgebied, oranje = toegevoegd, groen = fietsen en auto's toegestaan). [5]

2. het herinrichten van straten om meer ruimte voor voetgangers te maken.

Dit kan door het invoeren van eenrichtingverkeer voor gemotoriseerd verkeer en/of het maken van fietsstroken op de rijweg (waardoor er meer ruimte komt voor voetgangers).



plan Kinkerstraat, Amsterdam [6]



Hooigracht, Leiden (recent heringericht) [7]

3. het verlagen van de snelheidslimiet voor gemotoriseerd verkeer tot 30 of 20 km/u; door inrichten woonerven, invoeren “shared space”-principe, beperken toegankelijkheid tot aanwonenden, “auto’s te gast”.

In Brussel bijvoorbeeld is het gehele stadscentrum binnen de kleine ring (totaal 70 km aan straten) bestemd tot woonerf met absolute voorrang voor voetgangers en een snelheidslimiet van 20 km/u. De maatregel, ingevoerd in mei 2020, was oorspronkelijk bedoeld voor drie maanden maar is intussen grotendeels verlengd tot begin 2022.

4. het scheppen van extra ruimte voor terrassen, markten en winkelingangen.

In sommige steden zoals Tilburg en Groningen zijn zelfs fietsers gedeeltelijk uit de binnenstad “verbannen”. Verder wordt routing voor voetgangers in winkelstraten en bij winkels veelvuldig toegepast.



[8]

5. het aanpassen van voetgangerslichten: vaker en langer groen licht, waardoor de wachttijden en het aantal wachtenden kunnen afnemen en daarmee het afstandhouden gemakkelijker wordt.

Uiteraard is er sprake van enige overlap in bovenstaande indeling. Verder valt op dat het stedenbouwkundig schaalniveau nog nauwelijks aan bod komt. Dit is op zich begrijpelijk omdat dat een kwestie is van de langere termijn, maar het vereist toch blijvende aandacht (èn politieke moed). Laat het momentum dat de coronacrisis in dezen biedt niet voorbijgaan [9]!

Voordelen

Meer ruimte voor lopen (en fietsen) is uiteraard van belang om voldoende afstand te kunnen bewaren. Maar er zijn meer voordelen:

1. verwacht wordt dat het openbaar vervoer na covid-19 minder gebruikt zal worden; om te beperken dat dat leidt tot meer autorijden is stimuleren van lopen en fietsen belangrijk;
2. projecten om lopen en fietsen te faciliteren zijn meestal goedkoper dan die voor gemotoriseerd verkeer;
3. minder kans op ongevallen voor voetgangers en fietsers;
4. meer en langer lopen (en fietsen) bevordert de gezondheid.

Gereedschap

Er zijn diverse hulpmiddelen en handreikingen beschikbaar om beleid in verband met ruimte voor lopen te ontwikkelen.

1. protocollen / notities.

Er zijn enkele rapporten waarin handvatten en uitgangspunten worden gegeven voor stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving [10,11].

2. (ontwerpend) onderzoek.

De publicatie “Naar een gezonde stad te voet” [12] laat zien dat kiezen voor lopen voordelen heeft: voor de stad, voor de samenleving en voor de wandelaar zelf. Via ontwerpend onderzoek wordt in beeld gebracht hoe verruimen van mogelijkheden voor voetgangers in vier verschillende typen wijken in Rotterdam (stadsvernieuwingswijk, woonerf, naoorlogse wijk, bedrijventerrein) kan worden vormgegeven. De gemene deler in de voorgestelde aanpak voor de vier wijken is dat ze de mens weer centraal stellen, de voetganger ruimte geven en vooral de

ruimtelijke kwaliteit onderweg verbeteren (het moge duidelijk zijn dat we hier vooral op het stedenbouwkundig schaalniveau zitten);

Een ander interessant concept is dat van de 10-minutenstad, dat in Nederland met name door Utrecht is omarmd; de basisgedachte is dat alle voorzieningen voor elke inwoner binnen tien minuten te voet, per fiets of openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn.



[13]

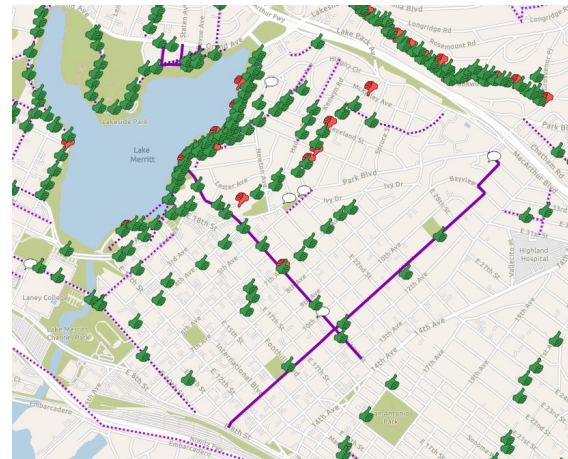
3. dataverzameling en -analyse.

Er is een aantal bronnen beschikbaar. De meest relevante zijn NVP (Nederlands VerplaatsingsPanel, een initiatief van Kantar, Mobidot en DAT.Mobility), Verkeersnet.nl, KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het ministerie van I&W) en het Mulier Instituut.

4. bewonersparticipatie.

Een belangrijk hulpmiddel om meer draagvlak te creëren voor maatregelen, is onder meer toegepast in Rotterdam.

Een interessante toepassing in het buitenland is Oakland, een voorstad van San Francisco. Daar zijn voorsnog 30 km aan straten (provisorsch) omgebouwd tot zogenaamde “slow streets” die alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, met beperkte snelheid. Bij de besluitvorming hierover is gebruik gemaakt van bewonersparticipatie waarbij men op kaarten kon aangeven of men instemde met de invoering ervan.



Oakland (gedeelte) (paars = “slow street” ingevoerd, gestippeld paars = voorgesteld, groen = instemming, rood = tegenstem). [14]

5. ontwikkelen gemeentelijk voetgangersbeleid.

Allerlei (middel)grote steden in Nederland hebben intussen specifiek beleid voor voetgangers ontwikkeld, waaronder Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Leiden en Utrecht.

Kennisplatform CROW geeft zeven praktische tips voor het ontwikkelen van voetgangersvriendelijk beleid: # leer van anderen, # maak voetgangers onderdeel van de omgevingsvisie, # vertaal de integrale visie in alle relevante sectorale plannen, # zorg voor haalbare, bereikbare, veilige, comfortabele en aantrekkelijke routes, # lopen stimuleren kan ook zonder infrastructurele maatregelen, # ga direct aan de slag met “quick wins”, # gebruik checklists voor inzicht en prioritering (zie verder [15]).

Bronnen

1. Sporten en bewegen in tijden van covid-19, Mulier Instituut, mei 2020
2. KiM, 20 april 2020
3. NM-magazine 2020-3 p24 (zie ook NM-magazine 2020-2)
4. <https://t.co/oQkJN5I9ow>
5. gemeente Utrecht, uit Indebuurt 29 mei 2020
6. Stadsdeel West Amsterdam, uit De Westkrant 4 september 2020
7. Sleutelstad nieuws, 15 januari 2021, archieffoto: Reanne van Kleef
8. foto: Tristan Braakman / RTV-Noord, 11 juni 2020
9. NM-magazine 2020-3 p9
10. <https://ruimtevoorlopen.nl/kennisitem/protocol-stedelijke-mobiliteit-in-een-anderhalvemeter-samenleving/>
11. <https://ruimtevoorlopen.nl/kennisitem/notitie-stedelijke-mobiliteit-in-de-15m-samenleving-versie-24-juli-2020/>
12. College van Rijksadviseurs, mei 2020

13. <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/37071/wat-betekent-een-10-minutenstad-voor-de-mobiliteit-in-een-stad-2/>
14. City of Oakland Department of Transportation, Oakland Slow Streets Feedback Map
15. <https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/tips-voor-voetgangersvriendelijk-beleid>

Versie24apr21PvE