Ruim baan voor lopen en fietsen

Bouwsteen voor een rechtvaardige leefomgeving

Wouter Veldhuis
Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving

24 juni 2021

CRa
College van Rijksadviseurs

College van Rijksadviseurs

Jannemarie de Jonge

Francesco Veenstra

Wouter Veldhuis

Beleid

Ontwerpend Onderzoek

Q-teams

Naar een gezonde stad te voet

CRa
College van Rijksadviseurs

Naar een schaalsprong op de fiets

Zonder dat de fiets de nieuwe auto wordt

CRa
College van Rijksadviseurs

De route naar een rechtvaardige leefomgeving

CRa
College van Rijksadviseurs

In een rechtvaardige leefomgeving krijgt iedereen de ruimte om zichzelf te kunnen ontplooien en om zelf vorm te geven aan zijn/haar leefomgeving.

Daarbij is solidariteit een belangrijk kompas: iedere handeling komt ook ten goede aan een ander (nu en in de toekomst) zonder de zekerheid van een gelijkwaardige tegenprestatie.

Brede welvaart en een rechtvaardige leefomgeving

- Kansengelijkheid en keuzevrijheid
- Veiligheid, gezondheid en biodiversiteit
- Zorgvuldig omgaan met grondstoffen
- Optimaal benutten van het bestaande

CRa
College van Rijksadviseurs

Lopen en fietsen

(zijn belangrijke bouwstenen)

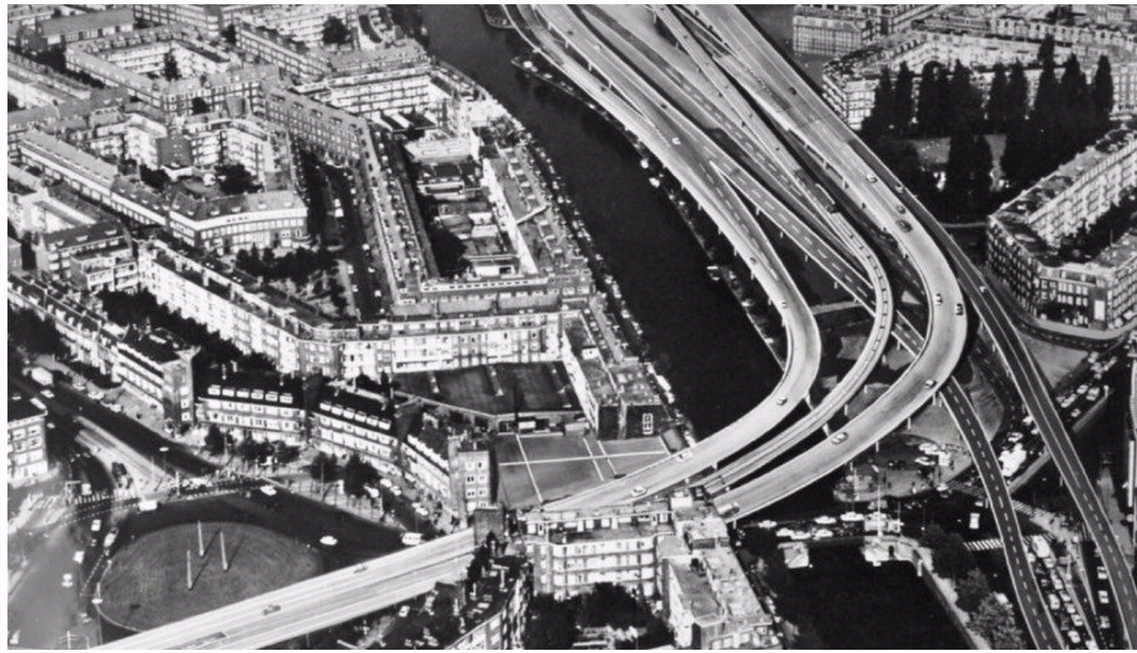
voor een rechtvaardige leefomgeving

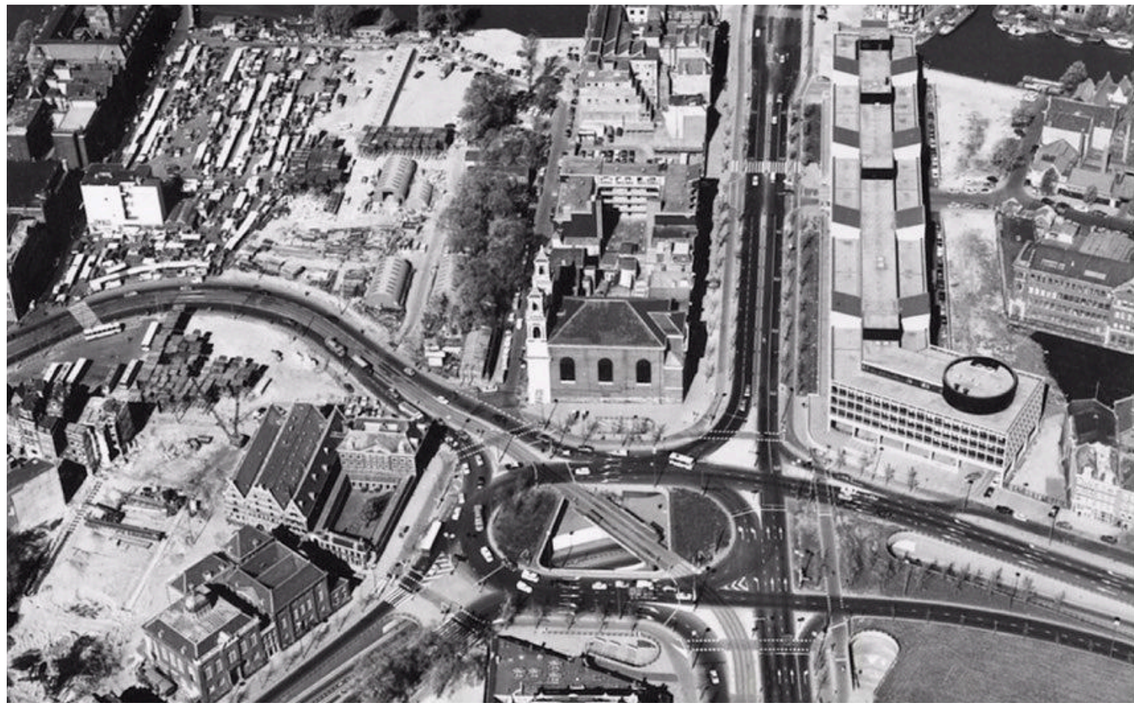
CRa
College van
Rijksadviseurs

De herontdekking van de ruimte voor fietsen en lopen

CRa
College van Rijksadviseurs

JAREN 70





MUSEUMPLEIN 1977
VRIJ BAAN
V.D.
FIETSER

I amsterdam

tosti world
Kornuit

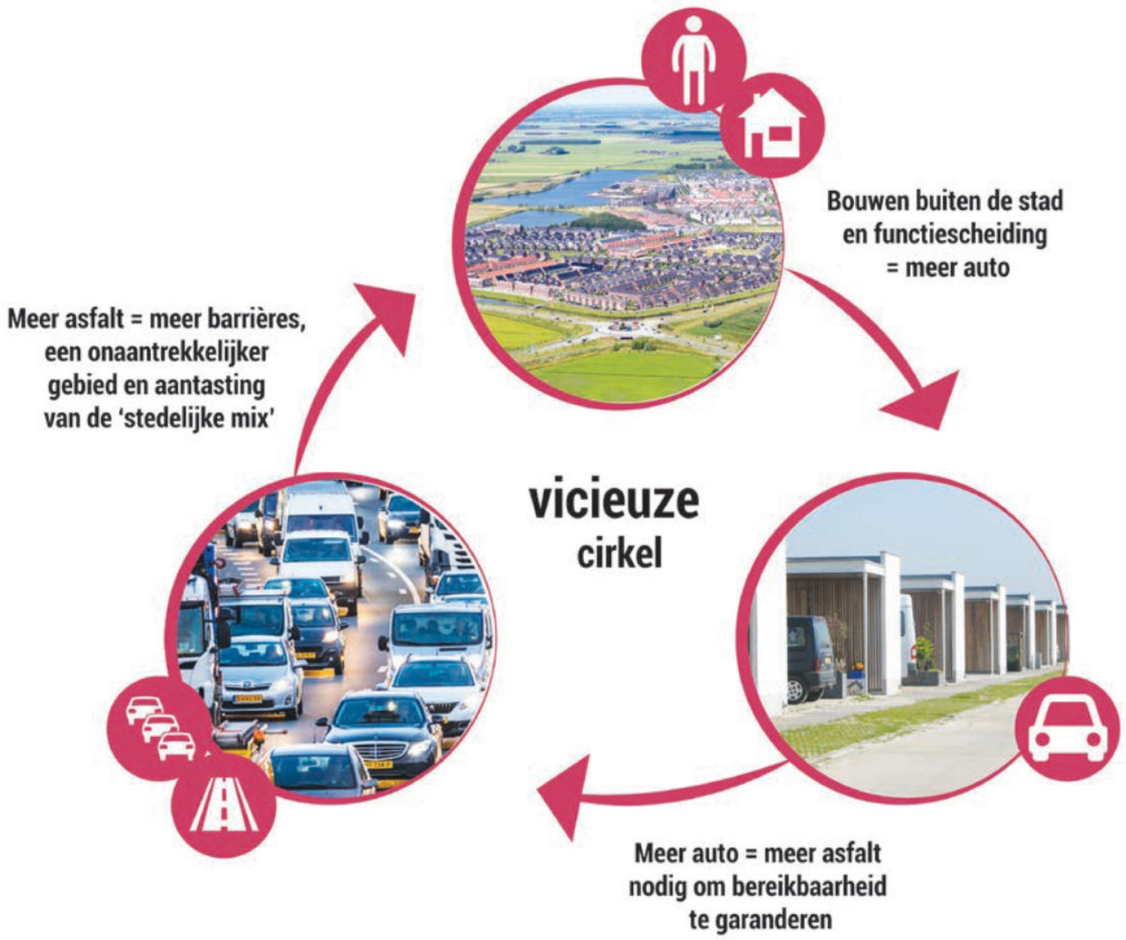
Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
Actieplan Utrecht fietst!
2015-2020
Samen op weg naar wereldfietsstad
Gemeente Utrecht
Utrecht fietst!

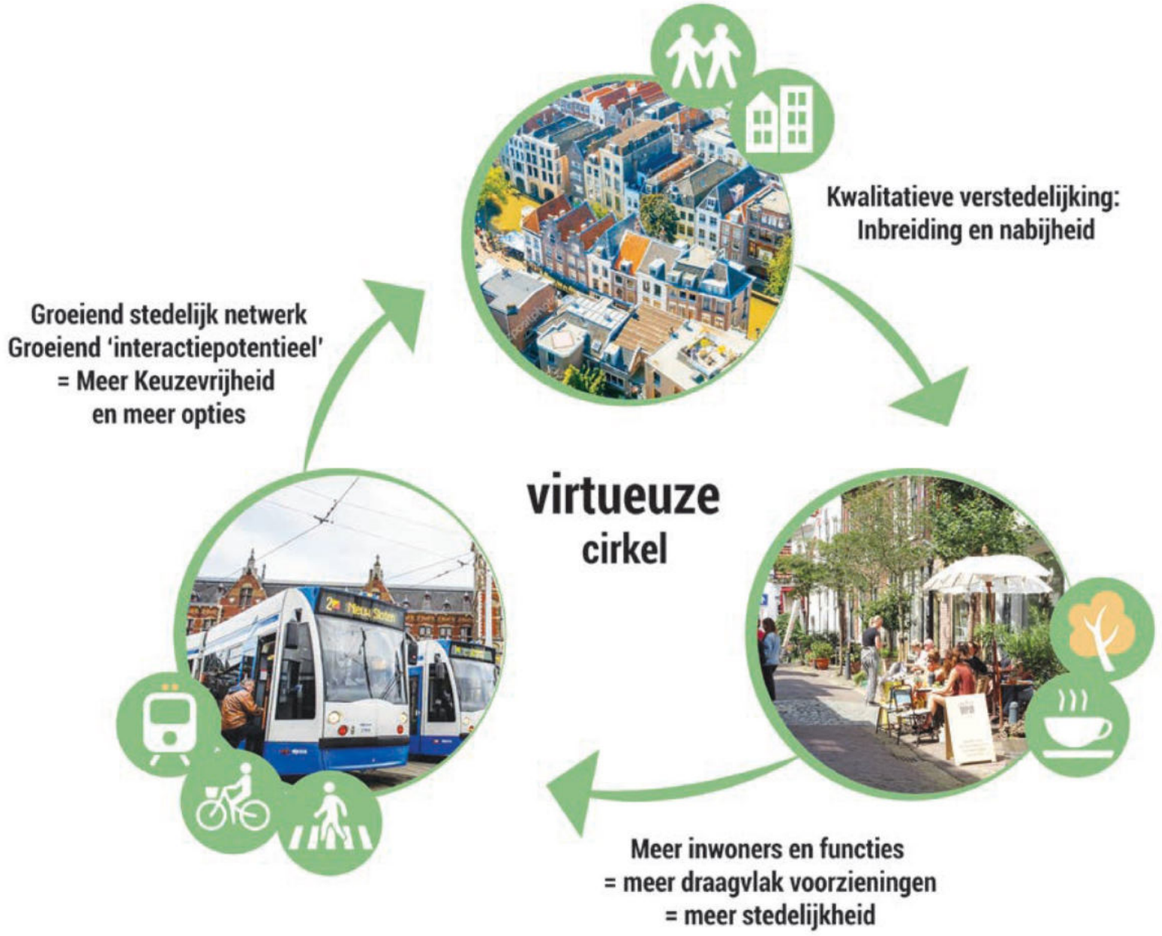
Gemeente Amsterdam
Voor fietsers
en een gezonde en bereikbare stad
MEERJARENPLAN FIETS 2017 – 2022

Den Haag
Meerjarenprogramma Fiets
2015-2018
Juni 2015
Gemeente Den Haag

Gemeente Rotterdam
Fietsen heeft voorrang
Fietsplan Rotterdam 2016-2018 (definitief)

Tour de Force
2020
wij ZIJN GRONINGEN FIETSSTAD
FIETSSTRATEGIE
2015 - 2025



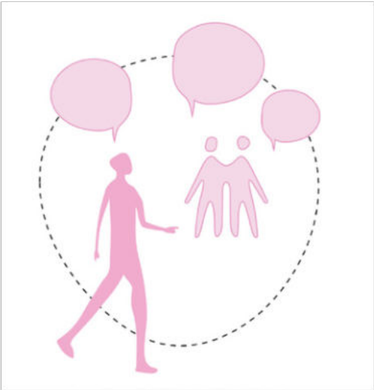


bron: Studio Bereikbaar

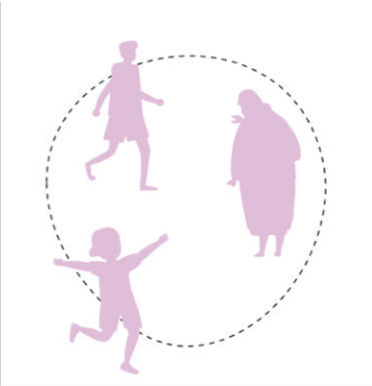
Meer lopen en fietsen zorgt voor minder auto's en meer leefkwaliteit, meer ruimte om te verdichten en dus meer nabijheid, waardoor mensen meer gaan lopen en fietsen... (een zichzelf versterkende cirkel)

Lopen en fietsen is zo veel meer dan verplaatsen

Actief en gezond

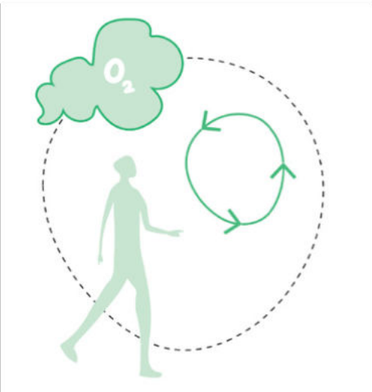


Stimuleert sociale interactie en inclusiviteit



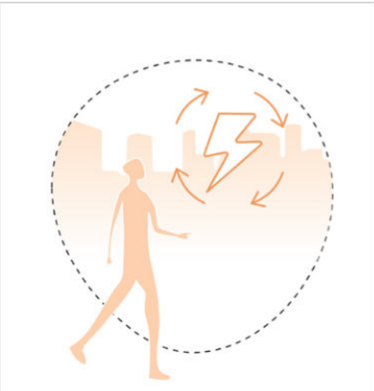
Beschikbaar en toeganke-lijk voor alle leeftijden

Stimuleert de lokale economie



Schone mobiliteit

Biedt ruimte voor klimaat-adaptatie en biodiversiteit

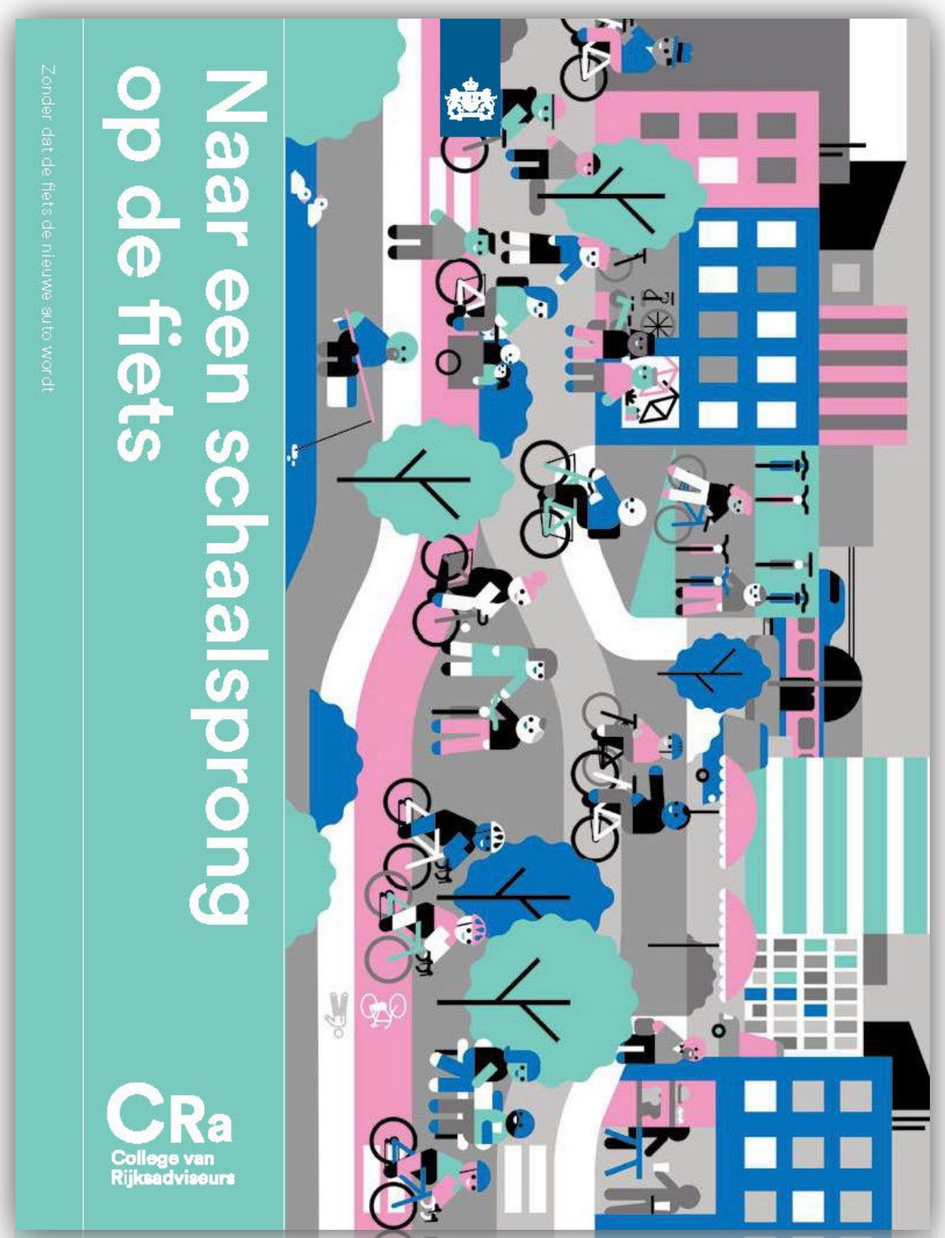


Draagt bij aan de energietransitie

Draagt bij aan de mobiliteitstransitie

Biedt ruimte voor verdichting

Bron: Felixx Landscape Architecture



Naar een schaalsprong op de fiets

2019- 2020

https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2020/04/20/naar-een-schaalsprong-op-de-fiets

de Correspondent

Verhaal van de dag

24 augustus 2018 • Leestijd 12 - 16 minuten • Herinner mij later

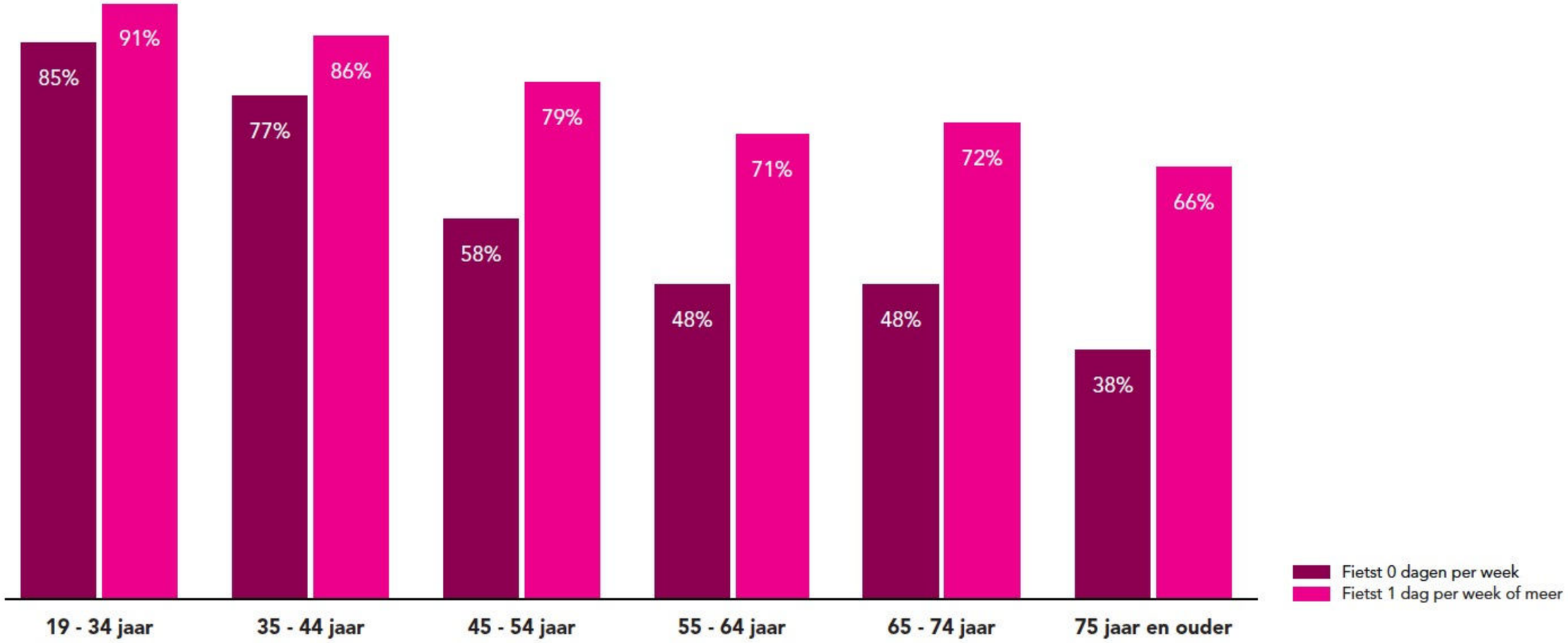
De fiets als dagelijks vervoermiddel is hier doodgewoon. En ja, er gebeuren weleens ongelukken, maar lang niet zoveel als je zou verwachten. Ik ging op zoek naar de reden daarvoor en ontdekte hoe bijzonder de mentale staat is waar we ons op de pedalen naartoe trappen.

Geniale inzichten krijg je op de fiets. Zo kom je in de fietsflow

Correspondent Mobiliteit & Straatleven

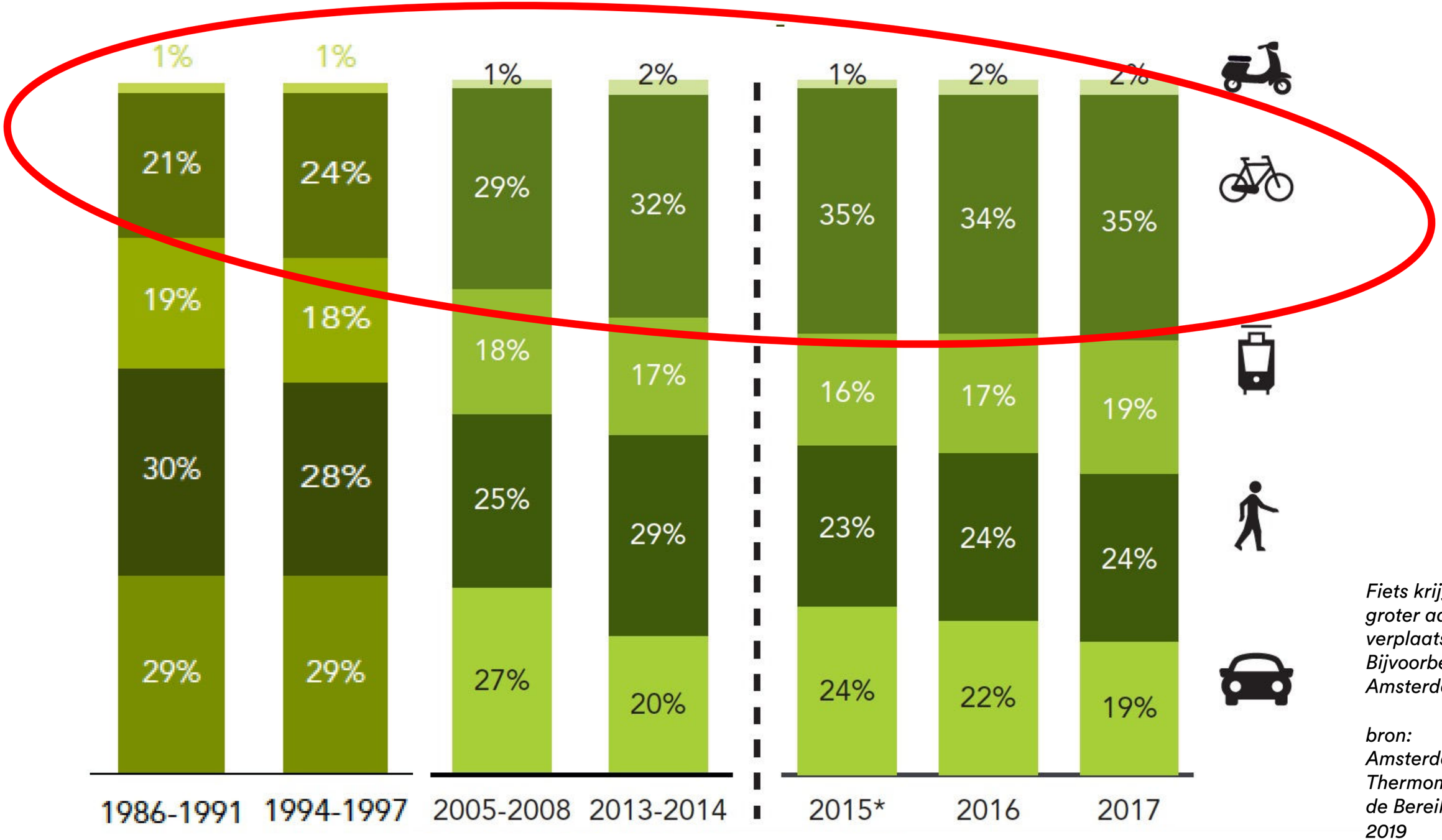
Thalia **VERKADE**

Ervaren gezondheid hoger onder fietsers



↳ Aandeel van de Amsterdamse bevolking dat een (zeer) goede gezondheid ervaart naar leeftijdscategorie en fietsgebruik

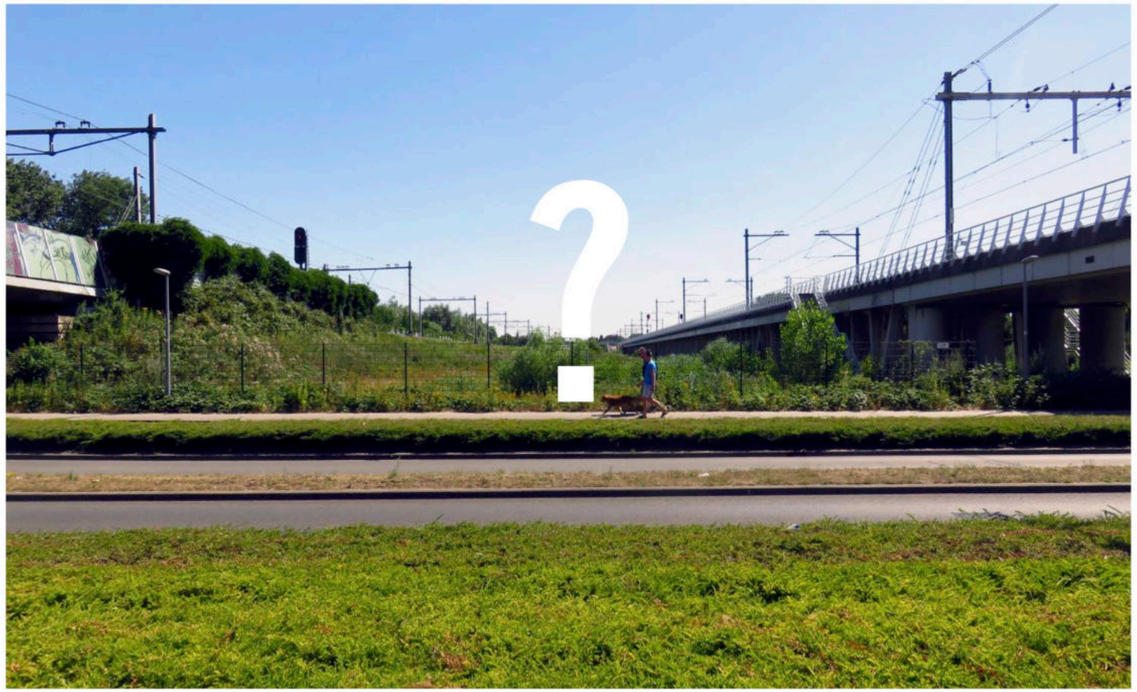
Bron: Amsterdamse Gezondheidsmonitor 2016, GGD



Fiets krijgt een steeds groter aandeel in de verplaatsingen. Bijvoorbeeld in Amsterdam.

bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019

Barrières slechten



Ontwerpen aan Fietsland Rotterdam - CRa - Gemeente Rotterdam - ARTGINEERING - 54

Barrièrelandschap HSL Rotterdam

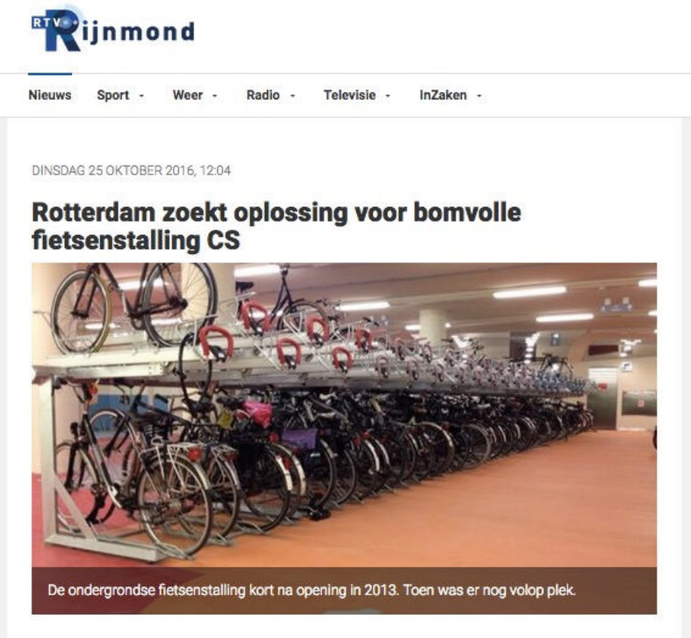
Ontwerpen aan Fietsland Rotterdam - CRa - Gemeente Rotterdam - ARTGINEERING - 59

A13, spoor- en waterwegen: verbinding én barrière tegelijkertijd

Bron: Artgineering

Parkeerproblemen in de openbare ruimte

Toenemende diversiteit aan type fietsen



RTV Rijnmond

Nieuws Sport Weer Radio Televisie InZaken

DINSDAG 25 OKTOBER 2016, 12:04

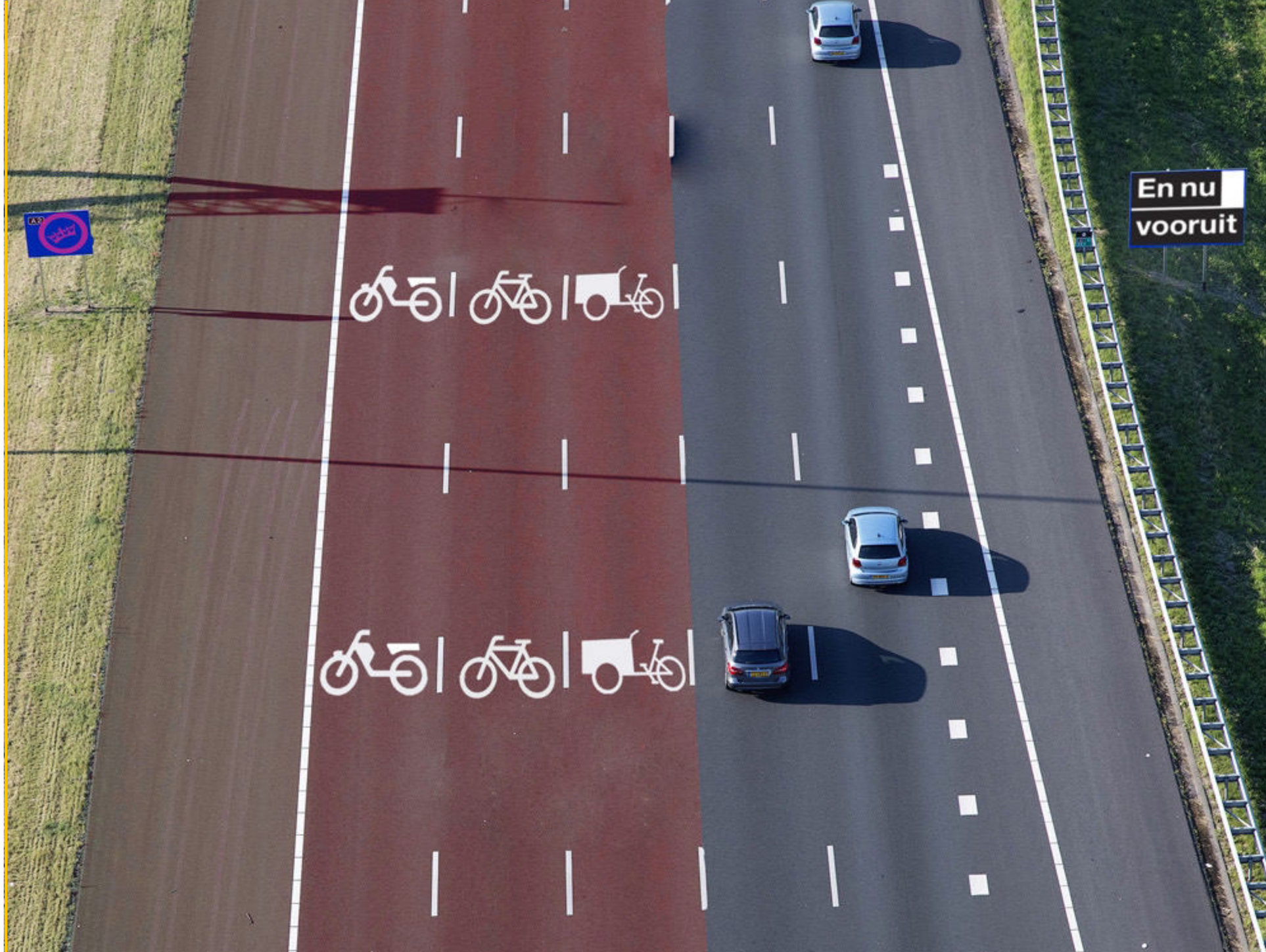
Rotterdam zoekt oplossing voor bomvolle fietsenstalling CS

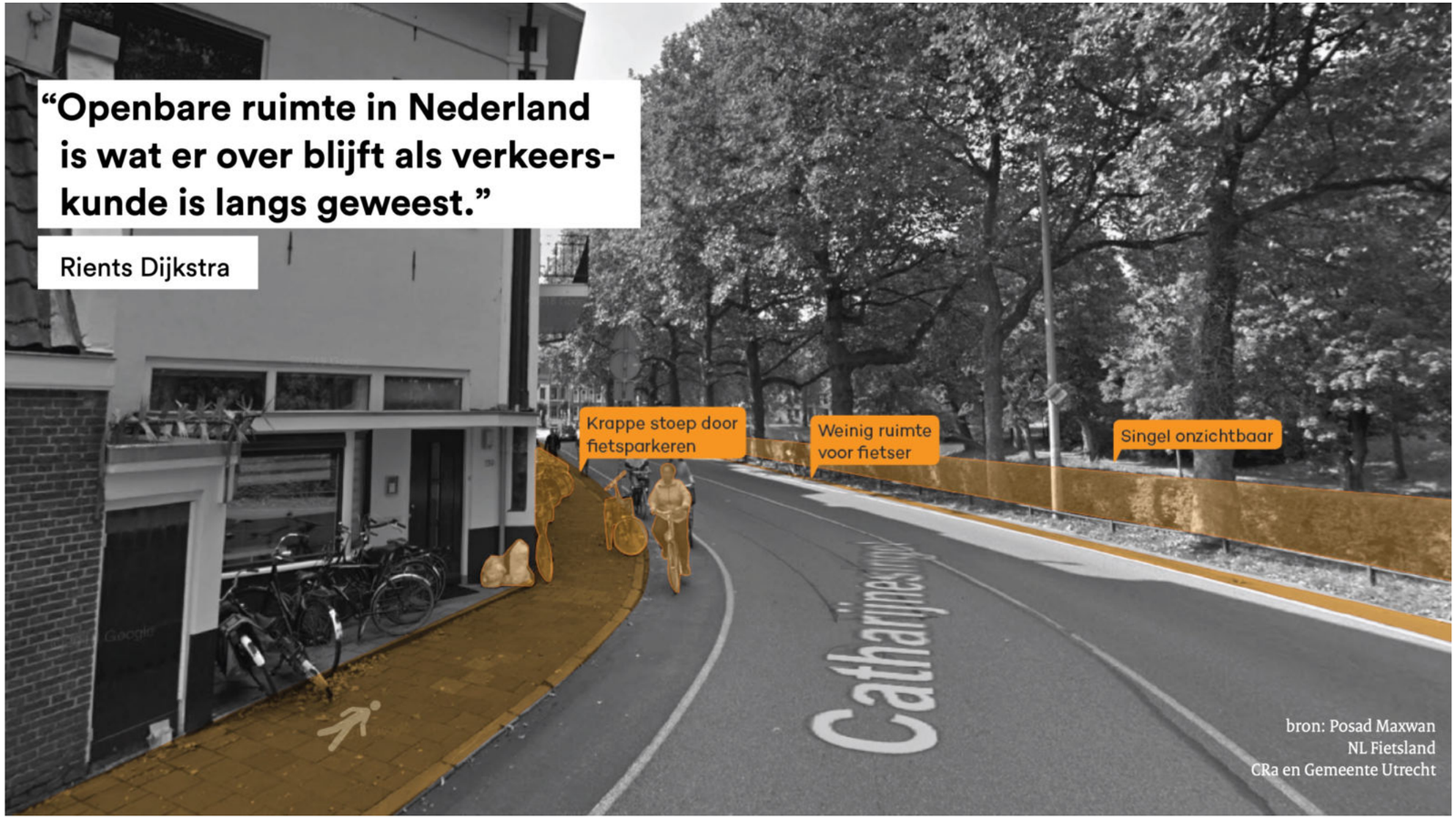
De ondergrondse fietsenstalling kort na opening in 2013. Toen was er nog volop plek.

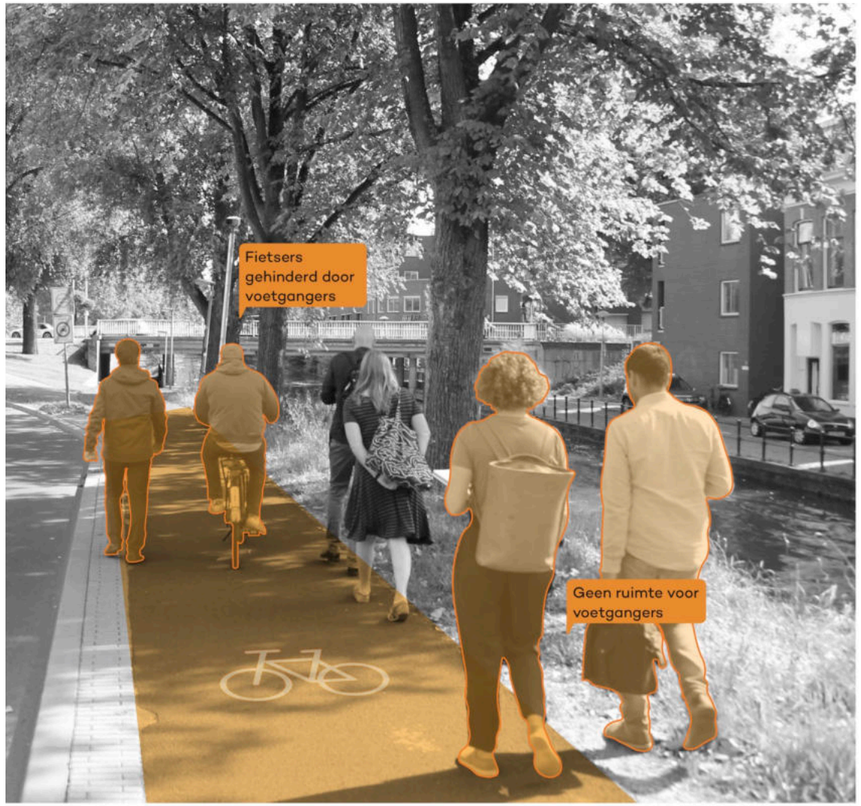
Overvolle fietsenstallingen

Fietsfiles

Hoe voorkom en we dat de fiets de nieuwe auto wordt?







Bron: Posad Maxwan

DONDERDAG 10 JUNI 2021, 23.21 UUR

DEEL DIT ARTIKEL

Utrechtse politiek pleit voor een maximum snelheid van 15 km/u

Fietsers bij de herinrichting van de Voorstraat vorig jaar. Foto: Gemeente Utrecht

Projecten

Utrecht ▲
Central Station ▶

Amsterdam
◀ Central
Station

Utrecht Centraal: grootste overdekte fietsenstalling ter wereld met 12.500 plaatsen

▲
Daphne Schippersbrug
Utrecht, NEXT Architects

CENTRAAL STATION

CITY
THEATER

Lessen en bevindginen

Gebruik de fiets als middel voor meer agglomeratiekracht

De fiets is het uitgelezen vervoermiddel om nabijheid en keuzevrijheid te stimuleren. Een stedelijke ontwikkeling waarbij de fiets en andere actieve vormen van mobiliteit centraal staan, vraagt om geconcentreerde bebouwing, een menging van functies en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Bouw woningen daarom zo veel mogelijk op loop- en fietsafstand van plekken met een overschot aan werk en in de nabijheid van scholen, zorg en voorzieningen. Zo benut je agglomeratievoordelen maximaal, voorkom je onnodige mobiliteit en wordt de keuzevrijheid hoe je woont, werkt en je vrije tijd doorbrengt, vergroot.

Voorkom dat de fiets de nieuwe auto wordt

Deze studie is een denkoefening waarbij ontwerpers gevraagd zijn om de fiets centraal te stellen bij stedelijke ontwikkeling. Het succes van de fiets leidt echter in zeker mate tot vergelijkbare problemen als eerder bij de auto. Denk aan overlast, beperkte capaciteit van de infrastructuur en gebrek aan sturing op parkeren. Leer van de keuzes die gemaakt zijn om deze problemen voor de auto op te lossen en onderzoek of deze oplossingen ook van toepassing zijn op de fiets. Houd bij het aanleggen van fietsinfrastructuur altijd rekening met andere (actieve) vervoersvormen.

Stel in drukke gebieden de verblijfskwaliteit centraal

Steden worden steeds drukker. Dit vraagt om scherpe keuzes over het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte. In het verleden waren infrastructurele ingrepen, gericht op efficiëntie en doorstroming vaak dominant. Nu zou de leefbaarheid van de stad en de kwaliteit van de openbare ruimte centraal moeten staan. Stimuleren van het fietsgebruik is hiervoor een belangrijke strategie, maar niet de enige. Ook de fiets loopt op sommige plekken tegen haar grenzen aan, met name als het gaat om parkeren of grote verkeersstromen door binnensteden. Ga daarom op zoek naar manieren om de geparkeerde fiets in drukke gebieden uit het straatbeeld te halen en kies daar waar het knelt, voor meer ruimte voor de voetganger. Investeer in de ontwikkeling van ‘Park&Walk’-concepten en leidt doorgaand fietsverkeer om stadscentra heen.

Breng hiërarchie in routes en parkeervoorzieningen

Snelheid en verblijfkwaliteit staan soms op gespannen voet met elkaar. Een stedelijke ruimte ingericht op snelheid heeft vaak een verminderde verblijfswaarde en visa versa. Ook lukt het niet altijd om fietsers, voetgangers en ander vormen verkeer overal de volle ruimte te geven. Door hiërarchie te creëren in het fietsnetwerk wordt het mogelijk om voor iedere situatie een andere afweging te maken, waardoor een breed scala aan straten ontstaat. Zo kan snelheid een doorslaggevende factor zijn op de ene route, terwijl op andere plekken de stedelijke interactie juist centraal zal staan. Ook zullen er routes zijn waar de voetganger het primaat heeft, terwijl andere straten volle ruimte geven aan de fiets, of juist aan gemotoriseerd verkeer.

Zorg voor differentiatie: verschillende routes voor verschillende mensen op verschillende momenten

Er zijn veel verschillende soorten fietsers die ieder hun eigen karakteristieken en wensen hebben. Daarnaast ben je niet altijd dezelfde fietser. Het ene moment wil je snel op de plaats van bestemming komen, terwijl je het andere moment juist rustig van de stad of het landschap wil genieten. Ook neemt de diversiteit aan type fietsen toe. Deze verscheidenheid maakt dat er behoefte is aan verschillende routes voor verschillende doelgroepen en op verschillende momenten. Dit vraagt om een fietsinfrastructuur die zowel korte als lange trajecten faciliteert. Denk aan een snelle directe route om naar je werk te komen en een sociaal veiligere route voor later op de avond.

Mooi en snel: zorg voor aantrekkelijke en comfortabele regionale fietsroutes

Met de opkomst van de E-bike en de Speed Pedelec is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor auto geworden. Met name bij afstanden tot vijftien kilometer. Investeer daarom in hoogwaardige, aantrekkelijke en comfortabele routes tussen stedelijke gebieden. Besteed daarbij specifieke aandacht aan de randen van de stad en het slechten van (infrastructurele) barrières zoals spoor-, auto- en waterwegen. Het gaat er daarbij niet alleen om zo snel mogelijk van A naar B te komen, maar ook over de kwaliteit van de reis. Ontwerp snelheid en belevingswaarde op deze routes in samenhang, met aandacht voor bestaande kwaliteiten, ecologie, economie, leefbaarheid, recreatie en sociale veiligheid.

Experimenteer: ontwikkel nieuwe concepten en plekken

Om het succes van de fiets ook voor de toekomst te behouden is het belangrijk om nieuwe concepten te ontwikkelen. Om eventuele overlast te beperken, maar ook om de mogelijkheden van de fiets nog verder te benutten. Denk aan de doorontwikkeling van overslagplekken voor stadsdistributie, fietsdeelsystemen of nog efficiëntere en aantrekkelijkere fietsenstallingen. Daarnaast maakt een heroriëntatie op actieve vormen van vervoer, nieuwe soorten stedelijke ruimte mogelijk. Zo worden kruisingen verblijfsplekken en kunnen hoogteverschillen interessante nieuwe plekken opleveren. Voer verdiepend onderzoek uit, maar begin ook met kleinschalige experimenten om de haalbaarheid van systemen te testen. Stimuleer innovatie op het gebied van technologie, gedrag, financiering en organisatie. Zoek (onverwachte) verbanden met andere onderwerpen en partijen.

Ruimte voor Lopen

2019- 2020

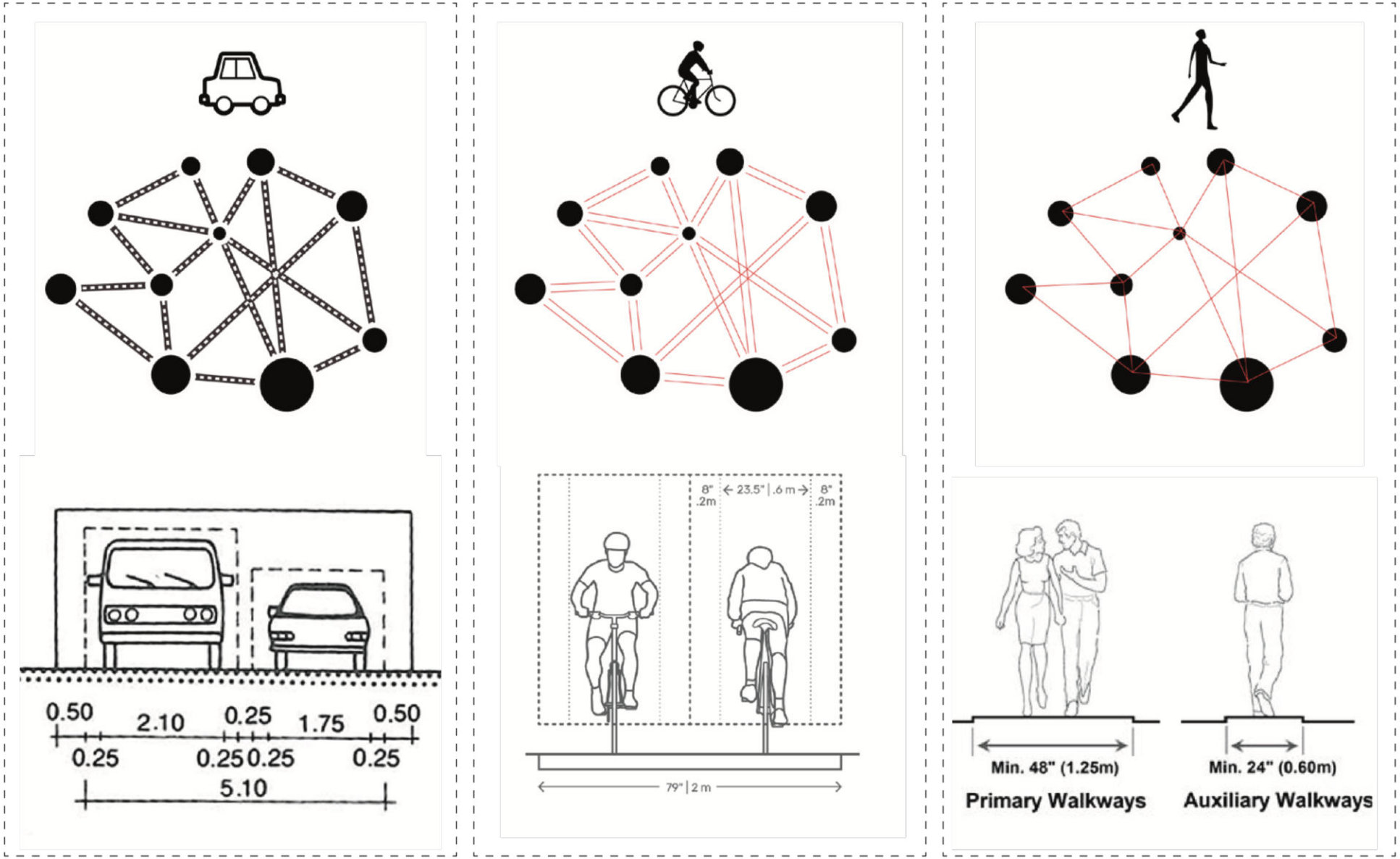
Op verzoek van van ministerie I&W

Felixx Landscape Architects ism Stipo (Sander van Ham)

https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2020/05/28/naar-een-gezonde-stad-te-voet

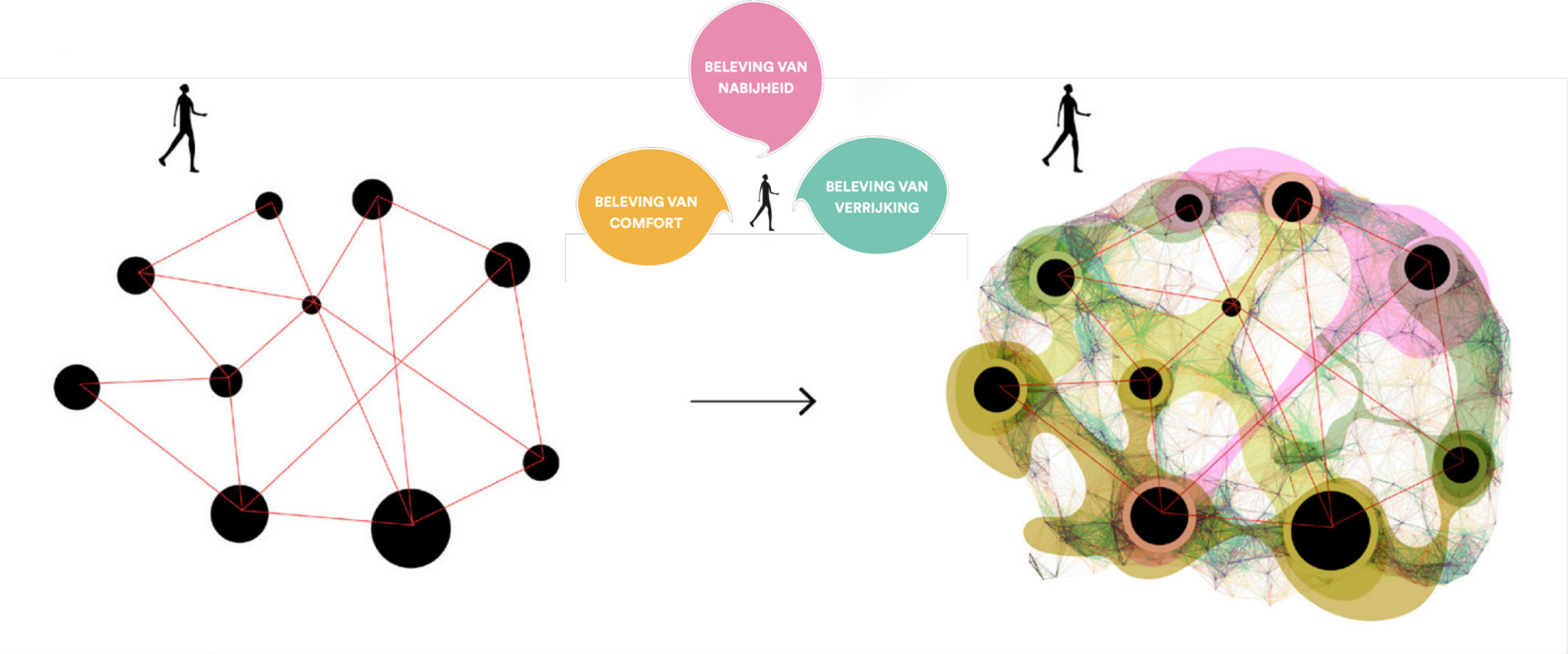
Hersenstichting

Ommetje:
Dé nr.1 gratis Wandel-app!



Lopen vraagt om een compleet andere benadering van de openbare ruimte. Waar de ‘mechanische’ benadering van de fiets of de auto is gericht op snelheid, directheid en een strikte organisatie van ruimte, vraagt lopen om nabijheid, comfort en verrijking

Bron: Felixx Landscape Architects



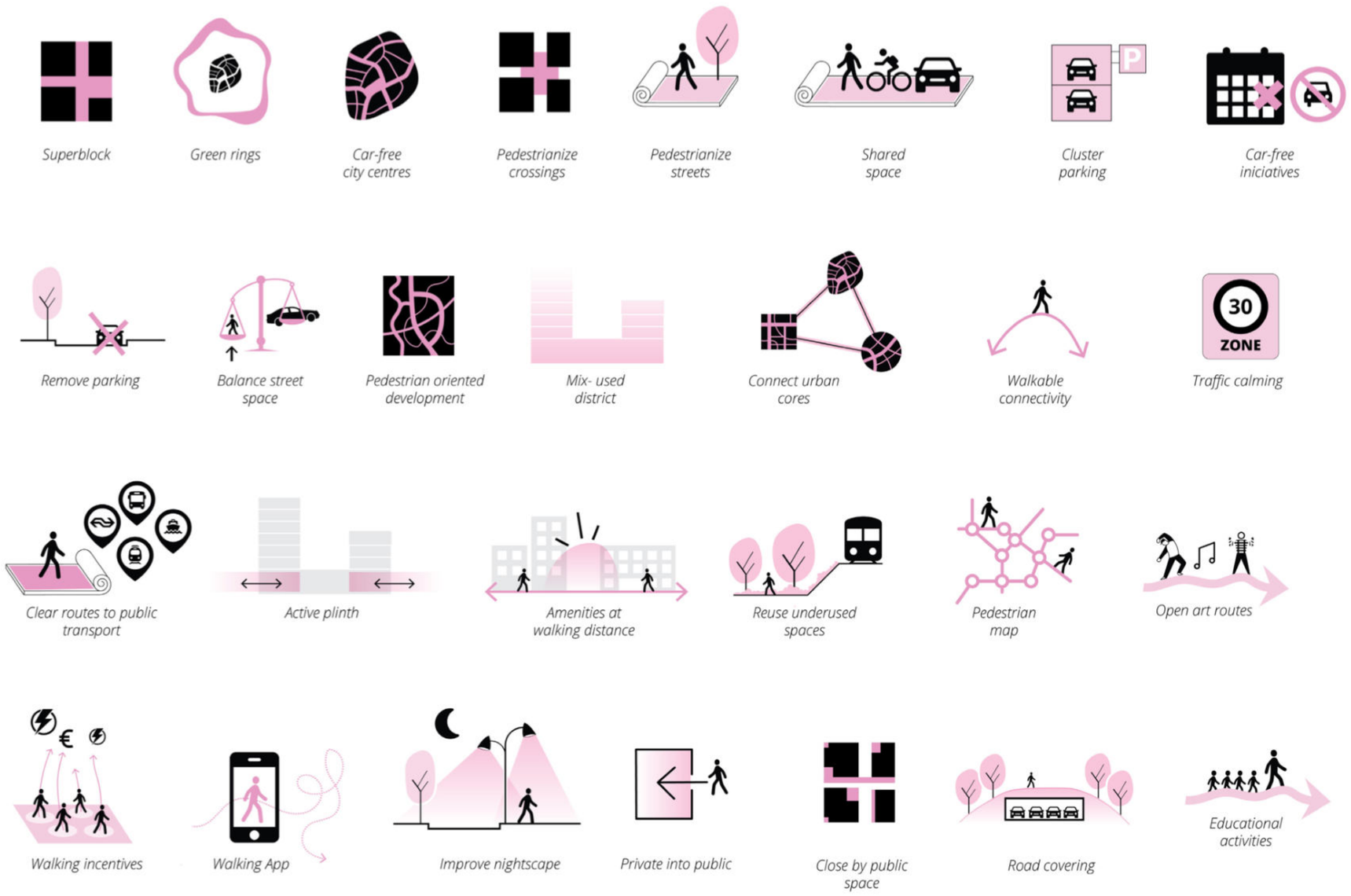
infrastructurele stad
bestemming georiënteerd

beleefbare stad
route en bestemming georiënteerd

De efficientie van lopen ligt niet in tijd, maar in kwaliteit en de toegevoegde waarde van de wandeling

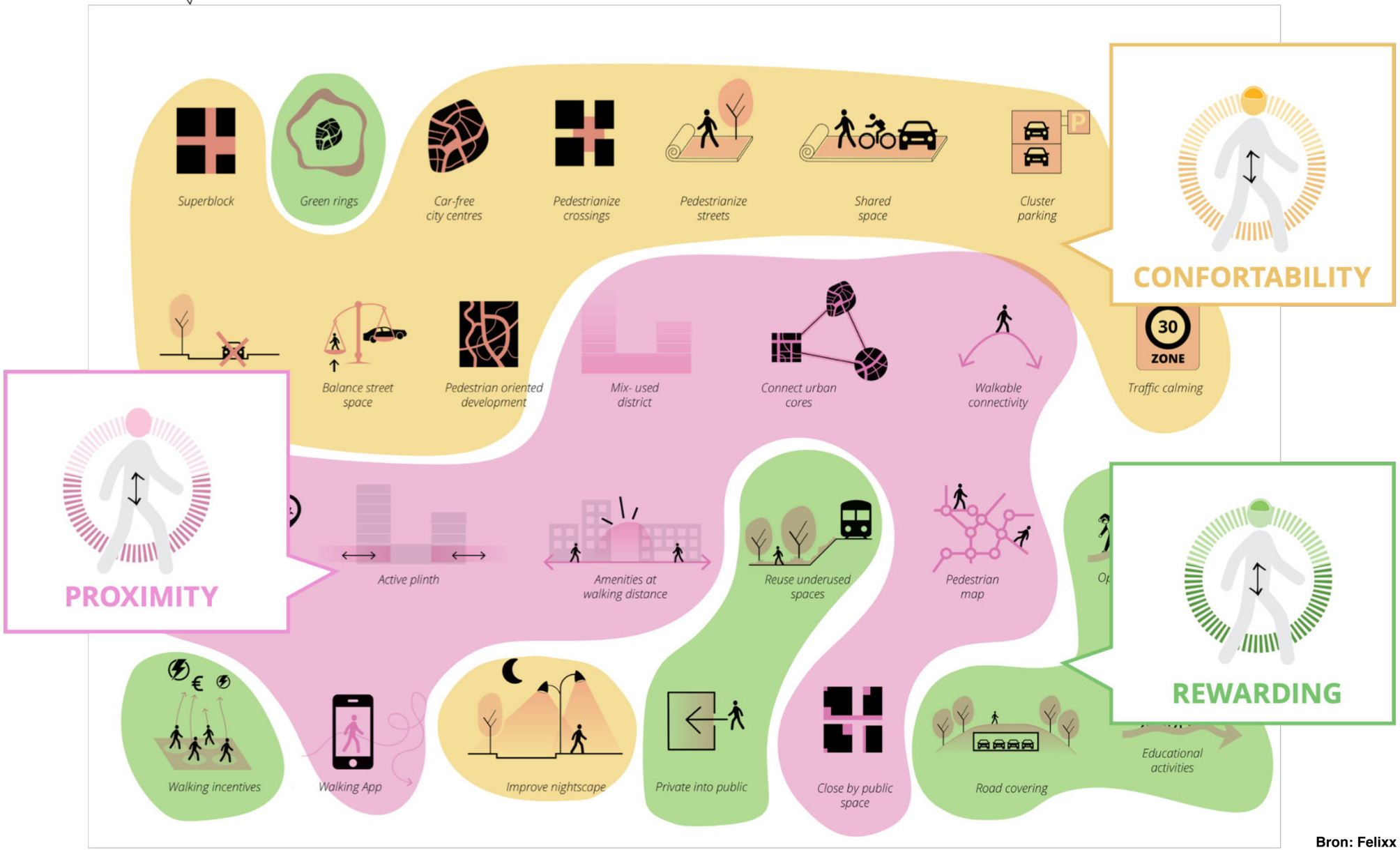
Bron: Felixx Landscape Architects

Many lessons can be learned since the variety of tools is extensive



Bron: Felixx Landscape Architects

The interest of the toolbox is inspired by perceptions where our decision making process could answer positively ...



Bron: Felixx Landscape Architects

Lessen en bevindingen

Meer keuze om de hoek: lopen als strategie voor meer stedelijkheid

Een stedelijke omgeving waarin men een groot deel van de verplaatsingen te voet kan afleggen vraagt om geconcentreerde bebouwing, een menging van functies en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Bouw woningen daarom zo veel mogelijk op loopafstand (en fietsafstand) van plekken met een overschot aan werk en in de nabijheid van scholen, zorg en voorzieningen. Zo benut je agglomeratievoordelen maximaal, voorkom je onnodige mobiliteit en wordt je keuzevrijheid vergroot: hoe je woont, werkt en je vrije tijd doorbrengt.

Gebruik lopen als verbindende factor

Lopen is het middel voor overheden en gemeenschappen om steden gezonder en inclusiever te maken. Het gaat om meer dan alleen een mobiliteitskeuze. Lopen kan bijdragen aan diverse stedelijke agenda's en daarmee een verbindende rol spelen tussen verschillende belanghebbenden en organisaties. Denk aan thema's als klimaatadaptatie, emissiereductie, verdichting, bevolkingsgroei en menselijke behoeften als gezondheid, inclusiviteit en veiligheid. Lopen lost die opgaven niet direct op, en er moet ruimte blijven voor andere vormen van vervoer, maar een stedelijke inrichting met meer nadruk op de voetganger kan bijdragen aan substantiële oplossingen.

Lopen als zichzelf versterkend pad

Vanaf de naoorlogse periode zijn onze steden terechtgekomen in een negatieve spiraal van ontmengen, verspreiden en steeds meer mobiliteit. Lopen is een cruciaal ingrediënt om deze negatieve spiraal te keren. Door een gebied te verdichten en meer groen toe te voegen wordt een vicieuze cirkel op gang gebracht doordat je de meeste verplaatsingen lopend of fietsend kan doen. Hierdoor neemt het gebruik en de ruimtelijke impact van de auto af, waardoor stap voor stap steeds meer ruimte ontstaat voor vergroening, verdichting en voetgangers.

Stel verblijfskwaliteit en beleving voorop in de stedelijke ontwikkeling

De aantrekkingskracht van lopen zit hem niet in snelheid of tijd, maar in de kwaliteit en toegevoegde waarde van de wandeling. Waar je in de auto of de trein altijd denkt 'ik ben er bijna' hoef je je als voetganger niet te haasten. Je bent er al. Het is daarom belangrijk om extra aandacht te besteden aan het ontwerp van de route en een prettige beleving. Onder andere de aanwezigheid van groen of water kunnen hier een bijdrage aan leveren. Door hoge kwaliteitseisen te stellen aan de omgeving voor voetgangers, ontstaat een openbare ruimte waarin mensen langer willen (ver)blijven en minder genoodzaakt zijn om elders heen te gaan voor ontspanning of om te spelen. Zo komt de mens weer centraal te staan in onze steden.

Zorg voor een fijnmazig voetgangersnetwerk

Keuzevrijheid is een belangrijke factor bij het stimuleren van lopen. Dit vraagt om een fijnmazig loopnetwerk met voldoende afwisseling. Zo kunnen verschillende voetgangers op verschillende momenten van de dag en afhankelijk van de activiteit, zelf de meest aantrekkelijke route kiezen. In de ochtend een snelle en comfortabele route naar school, werk of het station, tijdens de lunch een rondje met collega's door het park, in de middag hardlopen langs het water en in de avond naar vrienden door een levendige straat.

Houd oog voor detail

Een stedelijke omgeving die uitnodigt tot lopen vraagt om een nauwkeurig ontwerp van de openbare ruimte met oog voor detail. Ze is schoon, heel en veilig. Afwisselend, niet te ruim bemeten en vrij van obstakels. Besteed extra aandacht aan het materiaalgebruik, een goede verlichting en voldoende rustpunten. Zo ontstaat een toegankelijke openbare ruimte die plek biedt voor iedereen, van ravottende kinderen tot gracieuze ouderen.

Stimuleer een loopcultuur: een gewoonte die je leert met vallen en opstaan

Ervaringen uit het verleden zijn van grote invloed bij de keuze om te gaan wandelen. Het is daarom belangrijk om genoeg positieve ervaringen op te bouwen. Zowel permanente ingrepen als tijdelijke activiteiten dragen daaraan bij. Denk aan de avondvierdaagse, de NS-wandelingen of een autovrije zondag. Kinderen hebben relatief nog weinig ervaringen en kunnen dus een belangrijke bijdrage leveren aan de opbouw van een loopcultuur. Zo zou lopend naar school weer de norm moeten worden. De eerste stap richting een paradigmaverschuiving.

Test de toekomst: ontwikkel nieuwe concepten en plekken

Veranderingen in de openbare ruimte zijn vaak traag en het besluitvormingsproces is complex. Tijdelijke experimenten zijn een doeltreffend alternatief in plaats van jaren te polderen over de (her)inrichting van een stuk stad. Zo kunnen betrokkenen de voor- en nadelen van een bepaalde ingreep aan den lijve ondervinden en kan koudwatervrees worden voorkomen. Op deze manier kan de betrokkenheid worden verbreed en kunnen plannen worden bijgesteld of aangescherpt tijdens de testperiode. Verschillende steden gebruiken de coronaperiode om nieuwe maatregelen uit te proberen. Voetgangers en fietsers krijgen langer groen licht en op enkele plekken krijgen voetgangers voorrang op auto en fietsverkeer.

Ruimtelijke ordening is de beste vorm van mobiliteitsplanning

CRa
College van Rijksadviseurs

Makkelijk uitvoerbaar, moeilijk voorstelbaar

Een loop- en fietsvriendelijke leefomgeving is geen rocket science

1. Mix!!! (goede ruimtelijke ordening is het beste loop- en fietsbeleid)
2. Voetganger op 1
3. Symbiose tussen voetganger en OV
4. Levendige plinten
5. Voorkom dat de fiets de nieuwe auto wordt
6. Minimaliseer snelheidsverschillen: 30km/uur als de norm voor de bebouwde kom
7. HUB-ontwikkeling

CRa
College van Rijksadviseurs

Beschouw actieve mobiliteit als een groot nationaal project

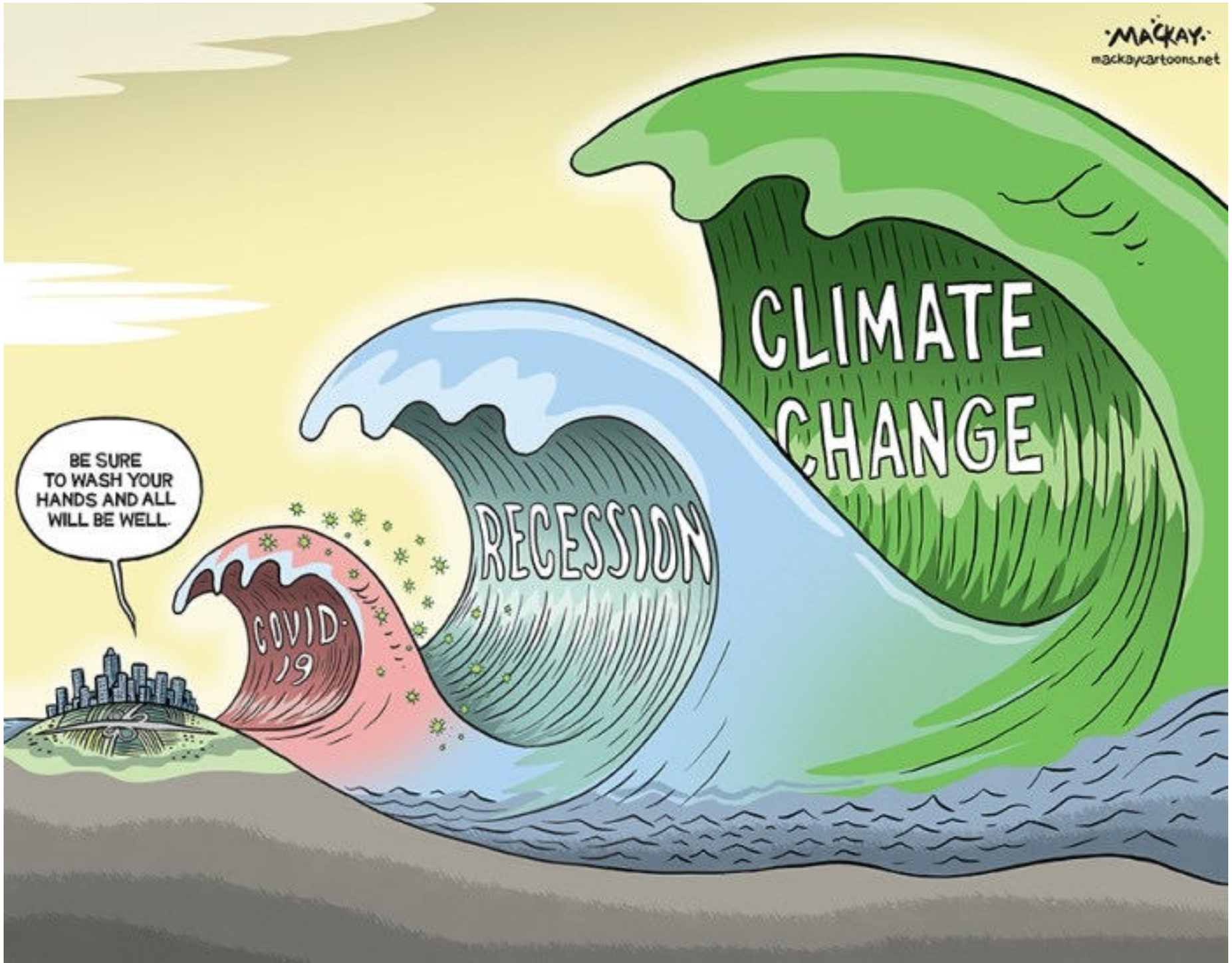
Ruimte scheppen voor lopen en fietsen bestaat uit veel kleine projecten die samen veel geld kosten:

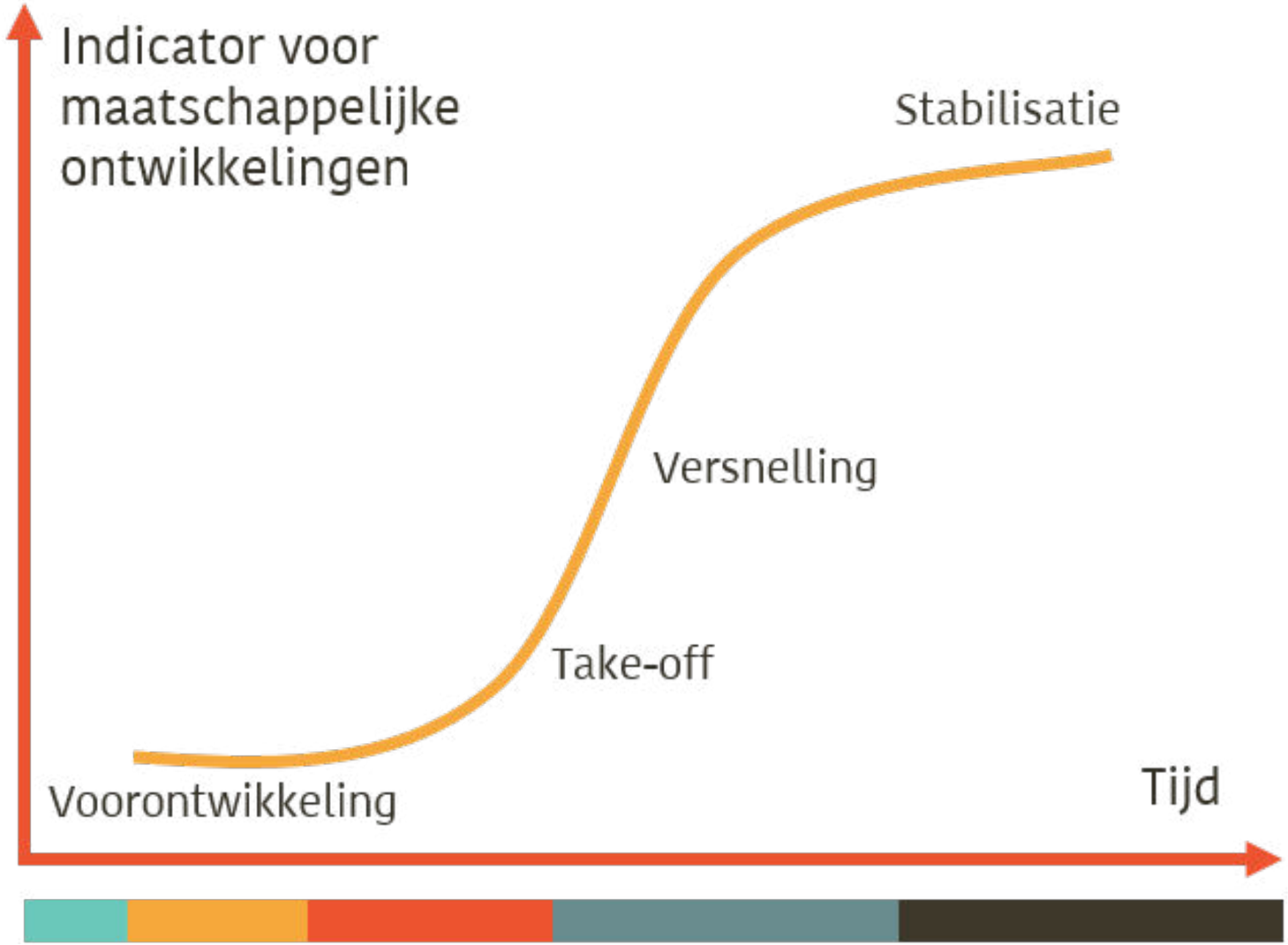
- **Dus de gemeenten hebben substantiële financiële bijdragen van het Rijk nodig om deze opgaven van nationaal belang te realiseren.**
- **Maar het levert ook wat op. De verdere verschuiving naar lopen en fietsen leidt in grote steden aantoonbaar tot ontlasting van het rijkswegennet.**
- **En nabijheid en actieve mobiliteit dragen fundamenteel bij aan ons welzijn en welbevinden en dus aan onze brede welvaart.**

CRa
College van Rijksadviseurs

Meekoppelen met grote transitie

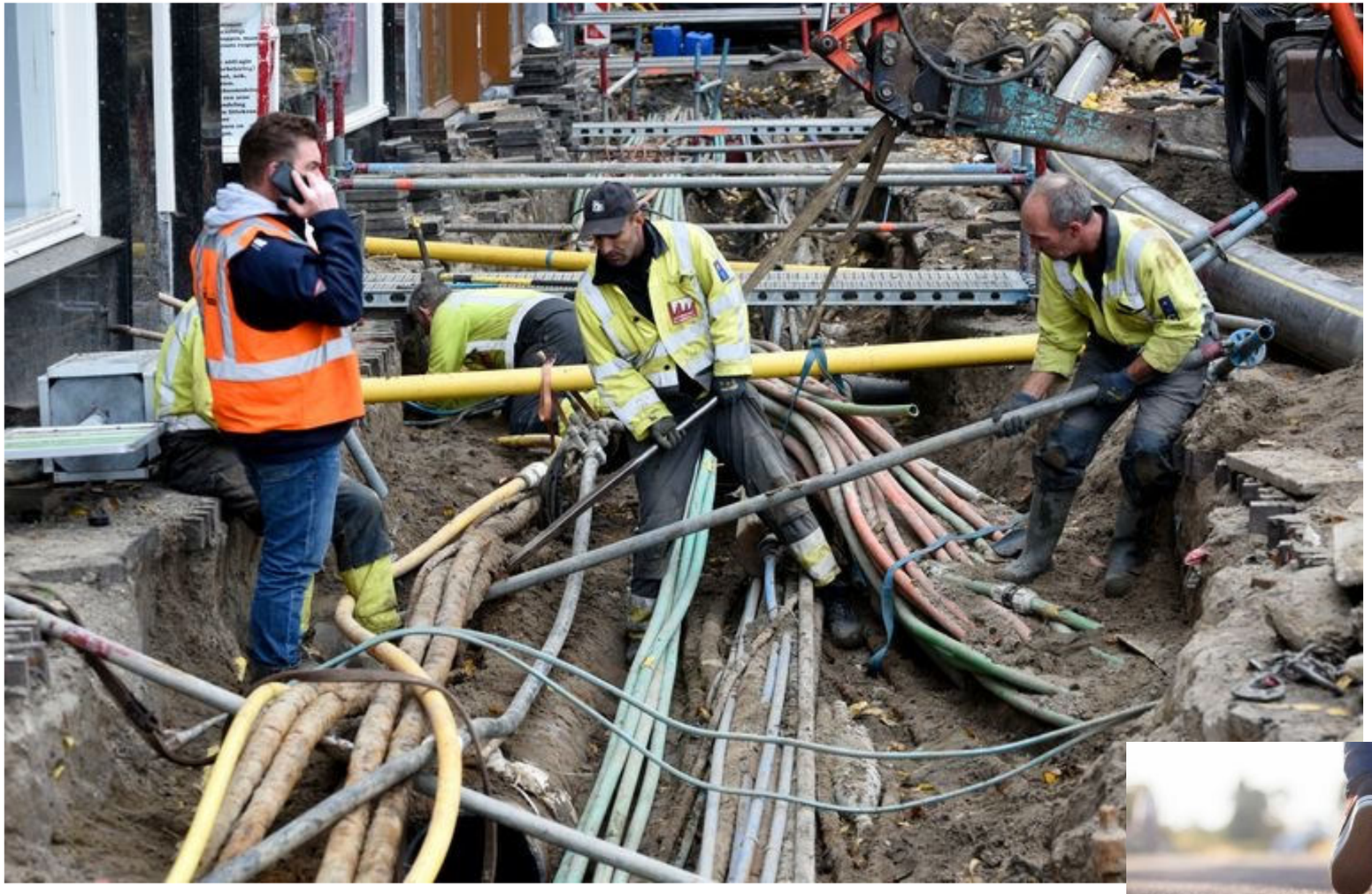
Zoek naar een slimme koppeling tussen grote opgaven voor de stad van de 21e eeuw. De nieuwe openbare ruimte kan ‘vanzelf’ ontstaan door de transitieopgaven op systeemniveau.

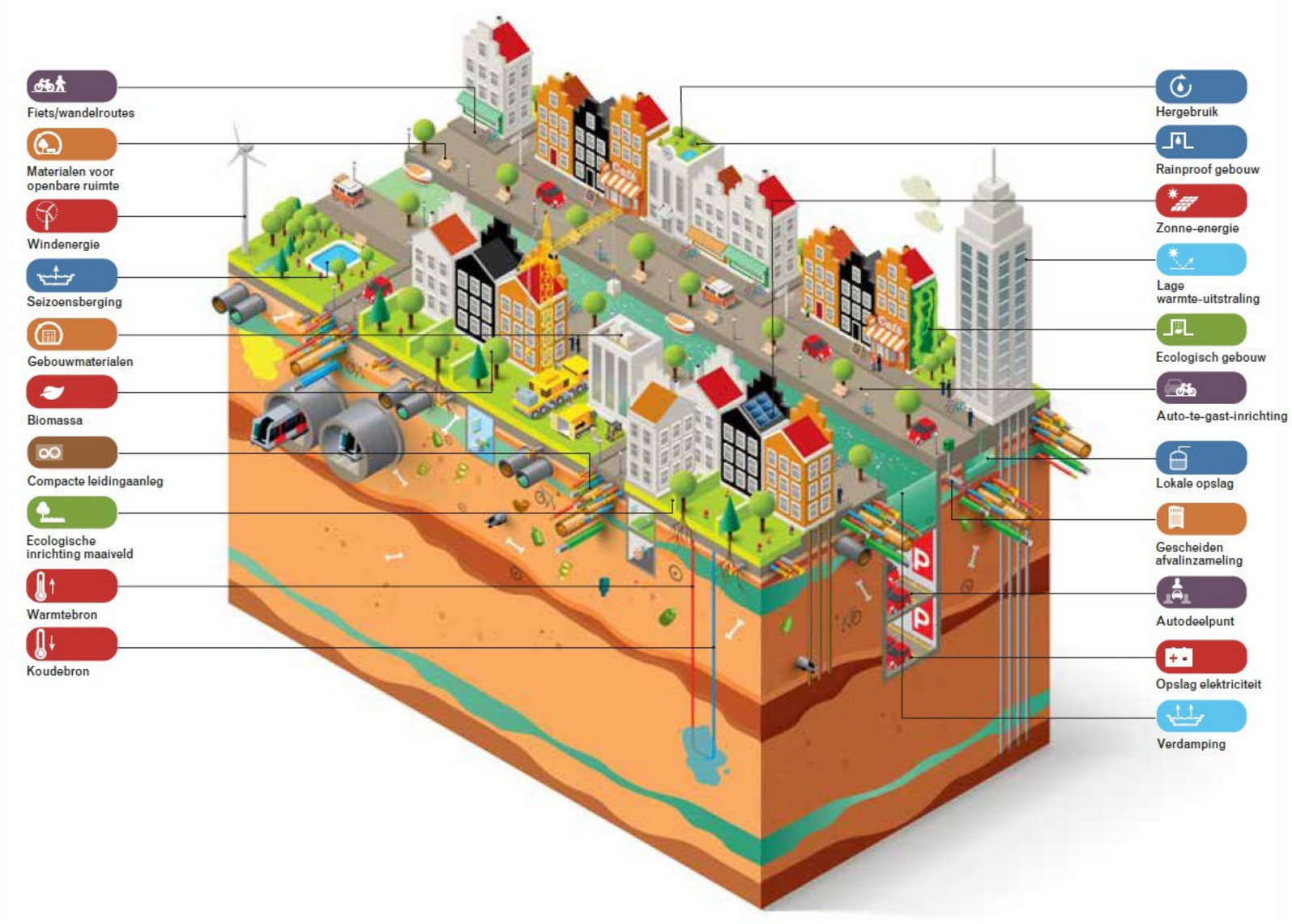

MACKAY
mackaycartoons.net
BE SURE TO WASH YOUR HANDS AND ALL WILL BE WELL.
COVID-19
RECESSION
CLIMATE CHANGE



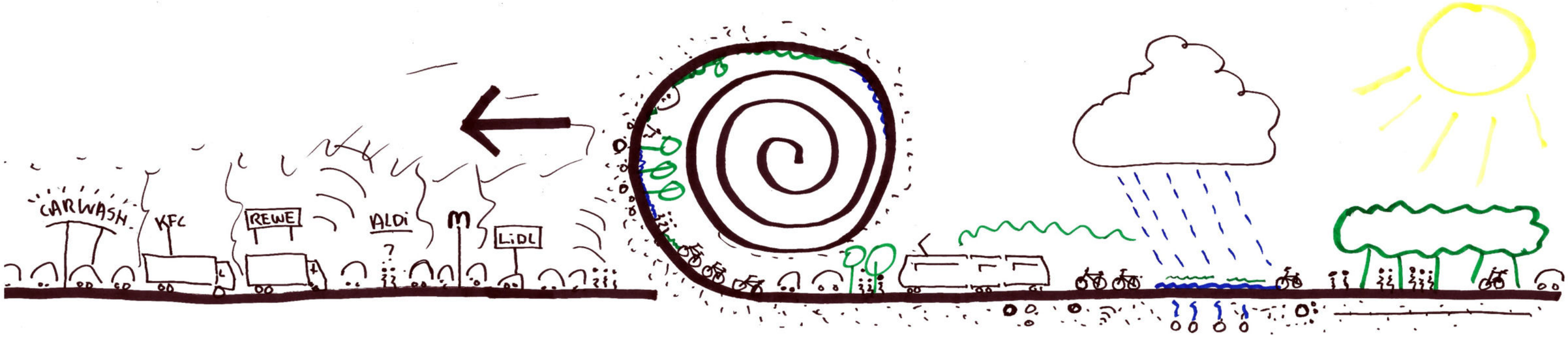
Bron: Jan Rotmans

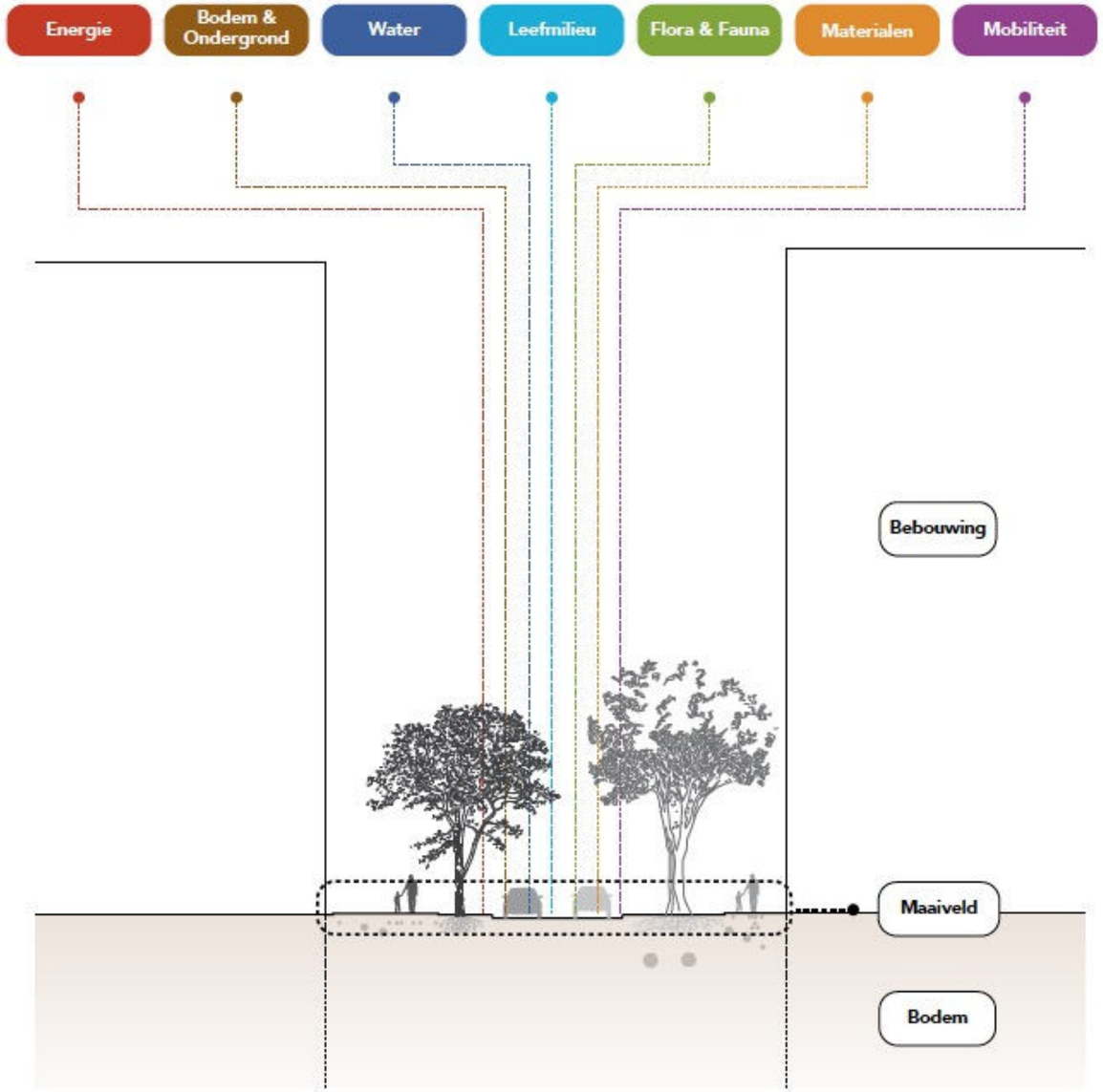
DE SPAR 10%





Bron: Gemeente Amsterdam


CARWASH
KFC
REWE
ALDI
?
M
LIDL



De zeven gebiedsoverstijgende thema's van de integrale ontwerpmethode brengen de ruimtelijke opgaven in kaart.

Bron: Gemeente Amsterdam

Boven, v.l.n.r.: kabelkoker, ondergronds afvaltransportsysteem, gestapelde leidingen en mantelbuis-constructieput. Onder: Een stuk openbare ruimte Haaksbergweg parametrisch ontworpen.

Bron: Gemeente Amsterdam

STOMP - PRINCIPE

Prioriteer Hoe lager, hoe beter.

Aanbevelingen voor een gezonde, duurzame en vitale leefomgeving met de mens (als voetganger en fietser) in de hoofdrol.

CRa
College van Rijksadviseurs

Ruimtelijke ordening is het meest effectieve mobiliteitsbeleid.

Zet in op nabijheid:

- Bouw nieuwe woningen op loop- en fietsafstand van bestaande werklocaties en voorzieningen. Zo versterk je het bestaande en gebruik je de woonopgave als hefboom voor heel veel andere maatschappelijke vraagstukken.

- Meer lopen en fietsen zorgt voor minder auto's en meer leefkwaliteit, meer ruimte om te verdichten en dus meer nabijheid, waardoor mensen meer gaan lopen en fietsen... (een zichzelf versterkende cirkel)

CRa
College van Rijksadviseurs

Neem lopen en fietsen als startpunt van het denken over de leefomgeving.

Richt de leefomgeving in voor mensen, niet voor auto's:

- Maximum snelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom.
- Slecht grote ruimtelijke barrières zoals snelwegen, spoorlijnen en kanalen.
- Stel op drukke plekken de verblijfskwaliteit centraal. Zet hier in op de voetganger.

CRa
College van Rijksadviseurs

En vooral: durf te experimenteren !

CRa
College van Rijksadviseurs