

Herverdeling Openbare Ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

– Lessen uit de coronaperiode

Fietsberaadnotitie – juli 2022

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Algemene leerpunten	3
3	Leerpunten voor een volgende crisissituatie	5
	Bijlage: factsheets maatregelen	7

Auteurs:

Mark van Gurp - CROW

Amber den Otter - CROW

1 Inleiding

De jaren 2020 en 2021 stonden grotendeels in het teken van de coronacrisis. De crisis heeft grote gevolgen gehad voor onze economie, maar zeker ook voor mobiliteit. Het gebruik van openbaar vervoer is drastisch afgenomen (op het dieptepunt met 87%) en we hebben het thuiswerken massaal ontdekt (van 34% voor de coronacrisis tot 76% tijdens). Ook lopen en fietsen staat nu meer dan ooit in de belangstelling en kent een groei. Er zijn in deze periode aanvankelijk tijdelijke maatregelen in de openbare ruimte genomen om de 1,5-metersamenleving te waarborgen. Veel van deze maatregelen zijn erop gericht om meer ruimte te creëren voor de fiets en de voetganger.

Vanuit CROW-Fietsberaad is veel aandacht besteed aan dit thema. Zo is de [notitie Stedelijke Mobiliteit ten tijde van COVID-19](#) uitgebracht en is de website '[Maak samen ruimte](#)' gelanceerd. Daarnaast rees de vraag op wat er na de coronaperiode aan structurele gedragsveranderingen en maatregelen te zien zal zijn. Dit is dan ook een onderwerp dat was opgenomen in het KpVV-programma 2021. De hoofdvraag hierbij was:

“Wat kunnen we leren van de tijdelijke maatregelen uit de 1,5-metersamenleving?”

Begin 2021 is een verkenning uitgevoerd naar tijdelijke maatregelen die betrekking hadden op het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers tijdens de coronacrisis. Dit leverde een lijst met toegepaste maatregelen en lessen op, die ook structureel toe te passen zijn buiten crisistijd. Hiertoe is in 2022 literatuur onderzoek uitgevoerd, aangevuld met interviews met diverse wegbeheerders die ervaring hebben met de toegepaste maatregelen.

Door het ministerie van I&W is budget beschikbaar gesteld om per maatregel een factsheet, vergelijkbaar met de factsheets die CROW-Fietsberaad in 2020 heeft opgesteld voor '[Herverdeling openbare ruimte ten gunste van Fietsers en Voetgangers](#)', op te stellen. Hiertoe is literatuuronderzoek uitgevoerd en zijn interviews gehouden met diverse wegbeheerders die verschillende maatregelen hebben toegepast. Het eindresultaat is deze notitie.

Leeswijzer

Deze CROW-Fietsberaadnotitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de leerpunten uit de coronaperiode die algemeen toegepast kunnen worden beschreven. Dit betreft vooral lessen voor het proces. In hoofdstuk 3 staan specifieke leerpunten voor een volgende crisissituatie. Hoofdstuk 4 bevat factsheets van de tijdelijke maatregelen die betrekking hadden op het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers tijdens de coronaperiode en die ook structureel toe te passen zijn.

2 Algemene leerpunten

Uit het literatuuronderzoek en de interviews met diverse wegbeheerders, is een aantal algemene leerpunten naar voren gekomen. Deze leerpunten komen voort uit situaties ontstaan tijdens de coronaperiode, maar bieden vooral inzicht en inspiratie voor structurele situaties. De belangrijkste algemene leerpunten worden in dit hoofdstuk besproken.

Werk Integraal

Een belangrijk leerpunt is de waarde van integraal werken. Dit bleek mogelijk door de inzet van een noodverordening. Een noodverordening is in Nederland een verordening die door een burgemeester, gezaghebber of voorzitter van een veiligheidsregio wordt ingesteld om ongeregelheden te voorkomen tijdens crisissituaties. Tijdens de coronaperiode hebben diverse gemeenten een noodverordening ingezet om onder andere de 1,5-metersamenleving te kunnen naleven.

Het voordeel van de noodverordening is dat deze zorgt voor snellere procedures. Sommige gemeenten hebben een crisisteam ingesteld, waarin ambtenaren van verschillende afdelingen zijn opgenomen. Hierdoor ontstond een integraal team dat elkaar laagdrempelig kon benaderen en efficiënt beslissingen kon nemen. Dit integrale werken ontstond vanuit de behoefte om snel te kunnen inspringen op de ontwikkelingen van de crisis en zorgden voor korte lijntjes tussen de verschillende afdelingen binnen de gemeente (zie ook de factsheet 'Het Coronaloket'). De normale procedures tussen interne afdelingen zijn vaak tijdrovend waardoor bewoners en ondernemers lang moeten wachten op een beslissing. Het integrale werken is laagdrempelig te organiseren en zorgt voor efficiëntere processen die sneller het gewenste resultaat op leveren. Zowel burgers, ondernemers als de gemeenten zijn zeer te spreken over dit versoepelde proces en de behaalde resultaten. Een interessante les is om eens kritisch naar interne processen te kijken en te overwegen of het efficiënte en integrale werken waarmee tijdens de coronaperiode ervaring is opgedaan ook in de regulier situatie voordelen kan bieden.

Experimenteer

Tijdens de coronaperiode ontstond er tijdsdruk op het invoeren van meerdere maatregelen in de openbare ruimte om de 1,5-meter afstand te realiseren. Met noodverordeningen werden maatregelen zonder het reguliere participatieproces te volgen doorgevoerd. Experimenteren en het verkorten en soms opschorten van het participatieproces werd zowel intern als extern geaccepteerd. Dit zorgde voor een versneld implementatieproces waarbij de maatregelen binnen enkele dagen van idee tot uitvoering werden gebracht. Met name kleinere ingrepen in de openbare ruimte (fietsparkeervakken, pop-up fietsenstallingen, etc.) leverden verrassend weinig weerstand op vanuit bewoners en ondernemers. Experimenteren en het lef hebben om een maatregel door te voeren zonder participatie, leverde snelle en positieve uitkomsten op zonder al te veel weerstand. Buiten de crisissituatie en een noodverordening om moet het implementatieproces inclusief participatie uiteraard weer zoals vanouds worden doorlopen. Het leerdoel 'experimenteer' laat zien dat sommige ingrepen in de openbare ruimte versneld zijn door te voeren zonder lange participatie processen. Een voordeel van het experimenteren is het 'trial and error' karakter dat het met zich meebrengt. Belanghebbenden kunnen de maatregel ervaren en wanneer de maatregel niet uitpakt zoals gewenst kan deze eenvoudig weer teruggedraaid worden. Voorbeelden van het succesvol experimenteren zijn het in één keer doorvoeren van een maatregel op grotere schaal in plaats van in kleine stapjes (zie factsheet 'Fietsparkeervakken'), of het doorvoeren van een maatregel zonder participatie die juridisch gezien zo kan worden doorgevoerd (zie factsheet 'Weren').

Het blijft uiteraard van belang om voldoende draagvlak te creëren onder bijvoorbeeld bewoners en ondernemers.

Monitor maatregelen op netwerkniveau

Wanneer het gaat om maatregelen met een grotere ingreep in de openbare ruimte (zoals het tijdelijk afsluiten van wegen voor auto- en/of fietsverkeer), is het belangrijk het verkeerssysteem ook op netwerkniveau te monitoren. Het afsluiten van een straat voor auto- of fietsverkeer betekent dat dit verkeer zich verplaatst naar andere straten. Hierdoor neemt de verkeersdruk in deze straten mogelijk toe en bestaat de kans dat het probleem zich verplaatst. Dit geldt bijvoorbeeld voor het tijdelijk afsluiten van gebieden voor ontheffingshouders (zoals bijv. bezorgdiensten). Het blijkt namelijk dat de drukte aan de randen van de afgesloten gebieden toeneemt doordat de ontheffingshouders parkeren aan deze randen en de verdere afstand te voet afleggen.

3 Leerpunten voor een volgende crisissituatie

Uit de interviews met wegbeheerders zijn ook een aantal lessen voor volgende crisissituaties te trekken met betrekking tot mogelijke maatregelen in de openbare ruimte.

Benut nieuwe dynamieken

Zoals in hoofdstuk 2 wordt toegelicht zorgden noodverordeningen tijdens de coronaperiode ervoor dat de standaardprocedures werden versneld. Vaak maakt een participatieproces met belanghebbende bewoners en ondernemers deel uit van gemeentelijke procedures. Dit participatieproces verviel echter tijdens de coronaperiode vanwege de noodsituatie en de behoefte om snel te kunnen handelen. Dit heeft als gevolg dat er hele nieuwe dynamieken ontstonden tussen de verschillende afdelingen binnen een gemeente: het integrale werken. Dit bood de gemeenten mogelijkheden tot snel handelen en was relatief laagdrempelig te organiseren. Deze nieuwe dynamieken laten zien dat het los laten van de gangbare procedure ten tijden van een crisis een positief effect kan hebben op de interne gang van zaken en toch nog steeds het gewenste resultaat kan opleveren. Echter blijft de zorgvuldigheid van de procedures wel van groot belang.

Verder moet de tijdelijke aard van de doorgevoerde maatregelen benadrukt worden ten opzichte van bewoners en ondernemers. Maatregelen doorgevoerd vanuit crisissituaties zijn in eerste instantie van tijdelijke aard, daarom is het belangrijk dat de openbare ruimte flexibel in te delen blijft waar mogelijk. Duidelijkheid over de tijdelijke aard van de maatregelen is belangrijk om eventuele weerstand te voorkomen.

Duidelijke communicatie

Voor het slagen van maatregelen in de openbare ruimte is het belangrijk dat bij mensen/gebruikers de gedragsverandering optreedt. Tijdens de coronaperiode was het hoofddoel het bewaren van de 1,5-meter door middel van verschillende maatregelen, zoals éénrichtingsverkeer voor voetgangers, plaatsen van fietsen in de daarvoor bestemde vakken, etc. Om de gedragsverandering te stimuleren is ook duidelijke, eenduidige en simpele communicatie over de maatregel nodig. Het beperken van de bebording en markering (zowel bestaande als nieuwe) op locaties waar een maatregel wordt toegepast zorgt ervoor dat gebruikers zich bewust zijn van de tijdelijke maatregelen.

Bijlage: Factsheets maatregelen

In deze bijlage zijn acht factsheets opgenomen voor maatregelen die zijn toegepast tijdens de coronaperiode. Omdat deze maatregelen de potentie hebben om ook structureel toegepast te worden zijn ze verder uitgediept en samengevat in deze factsheets. Iedere factsheet beschrijft een maatregel die tijdens de coronaperiode werd doorgevoerd in één of meerdere gemeenten in Nederland om de 1,5-meter in de openbare ruimte beter te kunnen waarborgen. Voor iedere maatregel is in de factsheet het doel, de inhoud van de maatregel, het proces, de evaluatie en resultaten, voorwaarden voor de structurele doorvoer en de belangrijkste lessen beschreven.

<i>Factsheet</i>	<i>Inhoud</i>
Aangepaste schooltijden	Haal- en brengtijden, openingstijden, venstertijden
Coronaloket	Omgevingsvergunning, ondernemers, snel proces, interne integrale samenwerking
Fietsparkeervakken	Fietsparkeervakken, crowdmanagement, fietsparkeren, stallen
Pop-up fietsenstallingen	Gedragbeïnvloeding, flexibele openbare ruimte
Schoolstraten	Eigenaarschap, Verkeersveiligheid, Pilots
Tijdgebonden autoluwe straten	Autoluw, ruimte voor horeca
Wandelstraten	Wandelen, inrijverbod, winkelstraat
Weren ontheffingshouders	Ontheffingshouders, ruimte creëren, STS-gebieden

Herverdeling Openbare Ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

Lessen uit de coronaperiode

Auteurs
Mark van Gurp, CROW
Amber den Otter, CROW

Kernwoorden:

- Haal- en brengtijden
- Openingstijden
- Venstertijden

Soort ruimte

Schoolomgeving

Doel(en)

Het doel was om het verkeer rondom scholen tijdens de spits te spreiden, waardoor kinderen veilig (én op 1,5m) konden worden afgezet door hun ouders.

Financiering

De maatregel bracht geen kosten met zich mee.

Inhoud maatregelen

De scholen voerden aangepaste schooltijden in, waardoor kinderen eerder of later naar school werden gebracht (buiten de spits). Tijdens de spits is er ook veel overig verkeer, waardoor de verkeersveiligheid voor de overstekende kinderen afneemt. Door de aangepaste schooltijden werd de drukte tijdens de spits rondom de school aanzienlijk minder. Een kwartier verschil leverde al resultaat op.

Proces/participatie

De rol van de gemeente was om suggesties te doen aan de scholen bij klachten en meldingen over verkeersdrukte rond schooltijden. Het was uiteindelijk wel aan de school om de maatregel 'aangepaste

schooltijden' zelf te organiseren, waarbij de ouderraad een belangrijke stakeholder was.

Evaluatie en resultaten

Het bleek belangrijk dat scholen zelf actief deelnemen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de school.

Voordelen maatregel:

- Eenvoudig te organiseren omdat geen fysieke ingrepen in de openbare ruimte nodig zijn;
- Beperkte tijdsbesteding omdat uitvoering bij de scholen zelf ligt waardoor het de gemeente weinig tijd kost;
- Parkeerdruk neemt enorm af;
- De verkeersveiligheid neemt toe.

Nadelen maatregel:

- Soms lastig in te voeren i.v.m. werktijden van de ouders.

Voorwaardes structurele toepassing

Het draagvlak onder ouders en de ouderraad is van groot belang. Deze maatregel vraagt met name commitment van de ouders, omdat zij zich moeten kunnen aanpassen aan de andere schooltijden.

Belangrijkste lessen

- Het is belangrijk dat de ouders en de scholen zélf de meerwaarde zien van de schoolstraten en er moet voldoende raakvlak zijn onder hen.

Kernwoorden:

- Omgevingsvergunning
- Ondernemers
- Snel proces
- Interne integrale samenwerking

Soort ruimte

Gehele openbare ruimte

Doel(en)

Het doel van het Coronaloket was om ondernemers snel te kunnen helpen met het realiseren van plannen of maatregelen in de openbare ruimte om daarmee procedures te verkorten en te versnellen.

Financiering

De financiering van alle maatregelen in het kader van coronacrisis gebeurde vanuit één speciaal gemeentelijk budget (het COVID-19-potje), beschikbaar gesteld op basis van een noodverordening.

Inhoud maatregelen

De inrichting en het gebruik van de buitenruimte, zeker in de binnenstad, wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ondernemers. De gemeente heeft de taak te zoeken naar de balans tussen publieke belangen (toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid) en economische belangen. Rotterdam heeft het Coronaloket opgezet om ondernemers snel advies te kunnen geven over het nut om wel of niet officieel een voorstel voor plannen in de openbare ruimte in te dienen.

Het (Corona)loket is opgericht met brede vertegenwoordiging uit verschillende afdelingen binnen de gemeente. Bij dit loket konden ondernemers aanvragen doen voor (uitzonderlijke) plannen of maatregelen snel laten beoordelen. Een ondernemer meldt zich met een voorstel, het loket helpt de impact inzichtelijk te maken op zowel stedelijk als gebieds niveau en brengt advies uit over het wel of niet officieel indienen van het voorstel. Dit snelle advies van het Coronaloket zorgde ervoor dat ondernemers geen uitgebreide procedures hoefden te doorlopen en het proces werd verkort en versnelt.

Proces (participatie)

In het Coronaloket zaten vertegenwoordigers vanuit verschillende afdelingen met mandaat vanuit de eigen afdeling. Ruggenspraak met de collega's binnen hun eigen afdeling was dan ook niet nodig. Wel hadden ze veel en snel contact met de collega's uit andere afdelingen (binnen het Coronaloket) wat resulteerde in integrale samenwerking. Dit zorgde voor een nieuwe, creatieve en interessante werkwijze waarvan het zowel voor ondernemers als ambtenaren wenselijk is om deze een structureel karakter te geven.

Het integrale werken tussen de verschillende afdelingen is het belangrijkste kenmerk van het loket. Interne

integrale samenwerking wordt vaak als ingewikkeld gezien, maar het bleek dat de samenwerking juist makkelijk was te organiseren door de juiste mensen bij elkaar te zetten en hen inhoudelijk te laten discussiëren. Dit is de essentie van het Coronaloket en de kracht zit hem in het laagdrempelig organiseren van de interne integrale samenwerking.

Evaluatie en resultaten

Zoals beschreven is de integrale aanpak erg belangrijk. De integrale aanpak blijkt via het loket laagdrempelig te realiseren en biedt een uitkomst voor met name lokale situaties. Er was zowel vanuit de ondernemers als vanuit de gemeentelijke afdelingen vrijwel geen weerstand tegen het Coronaloket.

Voordelen maatregel:

- Het Coronaloket biedt mooie kansen voor de (zeer belangrijke en gewenste) integrale aanpak;
- Het loket voorkomt langdurige en frustrerende procedures, waarmee de ondernemer zeer goed geholpen is;
- Het loket zorgt voor meer begrip en draagvlak bij de ondernemers;
- Het loket biedt ook ruimte om plannen van bewoners/burgers te realiseren.

Nadelen maatregelen:

- Er ontstaat een kans dat de terugkoppeling vanuit leden van het loket met de eigen afdeling over besluiten binnen het Coronaloket onvoldoende plaatsvindt. Het is belangrijk alert te blijven op deze terugkoppeling en te zorgen dat de leden blijven communiceren met iedereen binnen de eigen afdeling.

Voorwaardes structurele toepassing

De belangrijkste voorwaarden is het blijven communiceren met je eigen afdeling over de genomen besluiten binnen het Coronaloket.

Belangrijkste lessen

- Het integraal werken zorgt voor efficiëntere processen, tevreden ondernemers en is laagdrempelig te organiseren.

Kernwoorden:

- Fietsparkeervakken
- Crowdmanagement
- Fietsparkeren
- Stallen

Soort ruimte

Winkelstraten, binnenstad, verblijfsruimte

Doel(en)

Om de 1,5m-regel te kunnen handhaven heeft de gemeente 's-Hertogenbosch geprobeerd het gedrag van fietsers ten aanzien van fietsparkeren te sturen, om zo meer ruimte te creëren voor de voetganger.

De gemeente Goes heeft horecaondernemers ondersteund door de uitbreiding van terrassen toe te staan. Dat betekende dat een deel van de gebruiksfuncties van het trottoir elders moest plaatsvinden. Fietsparkeervakken op de markt bleken de oplossing.

Financiering

Alle financiering rondom de coronaperiode gebeurde zowel bij de gemeente 's-Hertogenbosch als bij de gemeente Goes vanuit één speciaal gemeentelijk budget (het COVID-19-potje), beschikbaar gesteld op basis van de noodverordening.

Inhoud maatregelen

De gemeenten creëerden fietsparkeervakken (door middel van markering op de bestrating) om het

fietsparkeergedrag te sturen. Doel was dat men de fiets in het parkeervak plaatst in plaats van los op het trottoir. Het fietsparkeren gebeurde daardoor efficiënter waardoor er meer ruimte ontstond voor de voetganger om de 1,5m te bewaren.



Proces (participatie)

De noodwet zorgde ervoor dat het proces om de fietsparkeervakken te realiseren zeer snel en efficiënt kon plaatsvinden. Met de coronacrisis noodwet mag de burgemeester crisismaatregelen doorvoeren. Het crisisteam kan versneld een collegevoorstel voorleggen aan het college van burgemeester en wethouders waardoor zij snel een besluit kunnen nemen. De maatregelen uit het collegevoorstel werden zonder participatie doorgevoerd zodat het proces nog sneller verliep. Tijdens de coronaperiode kwam hier geen weerstand tegen.

Normaliter starten de gemeenten met een proces voor fietsparkeervakken waar veel participatie bij komt kijken. Maar tijdens de beginperiode van de crisis verviel dit gehele participatieproces vanwege de nood situatie en de behoefte aan snel handelen. Bij het realiseren van fietsparkeervakken buiten de noodwet om moet wel het gehele proces met pilots en participatie worden doorlopen.

Evaluatie en resultaten

In beide gemeenten zijn door de noodverordening de plannen die al langere tijd in gedachten waren snel

en zonder weerstand doorgevoerd. De maatregel bleek een groot succes, ondanks het versnelde implementatieproces. Om het participatieproces ook buiten de crisisperiode te versnellen is het raadzaam om niet met losse pilots/kleine projecten te werken, maar in één keer op grotere schaal fietsparkeervakken te realiseren.

Voordelen maatregel:

- De fietsparkeervakken verlagen de druk op de openbare ruimte in de binnenstad door de plek van stilstaande/geparkeerde fietsen te reguleren;
- De fietsparkeervakken zorgen voor een betere doorstroom van voetgangers wanneer zij niet tussen de geparkeerde fietsen door hoeven;
- De fietsparkeervakken worden begrepen en werken daarom ook goed.

Nadelen maatregel:

- Doordat de fietsparkeervakken alleen in markering zijn uitgevoerd, blijken de vakken in de praktijk ook wel eens voor andere doeleinden te worden gebruikt, bijv. door een marktkraam. Dit zorgt wel eens voor onduidelijkheid bij de gebruikers van de openbare ruimte;
- Het plaatsen van fietsparkeervakken betekent deels het inleveren van voetgangersruimte op het trottoir. Belangrijk om hier te noemen, is dat de ruimte die de parkeervakken innemen, minder hinderlijk is dan de ruimte die los geparkeerde fietsen op het trottoir in nemen.

Voorwaardes structurele toepassing

De fietsparkeervakken zijn een succes, omdat de maatregel makkelijk en snel is in te voeren. Wanneer de fietsparkeervakken buiten crisisperiode om worden doorgevoerd is het van belang dat er voldoende draagvlak wordt gecreëerd onder bijvoorbeeld ondernemers en bewoners.

Belangrijkste lessen

- Heb lef iets te doen zonder participatie, dat blijkt nu heel goed te werken.
- Wees niet te voorzichtig en zet bij het aanbrengen van fietsparkeervakken groots in op de hoeveelheid: stap voor stap implementeren kost veel tijd en een beperkt aantal vakken zorgen voor onduidelijkheid bij de weggebruikers.

Kernwoorden:

- Gedragsbeïnvloeding
- Flexibele openbare ruimte

Soort ruimte

Binnenstad

Doel(en)

Het doel van de pop-up fietsenstallingen was het stallingsgedrag tijdens de piekdrukke in de binnenstad te beïnvloeden door extra stallingsmogelijkheden te bieden. Via een fietsparkeerverbod op overige plekken, kreeg men de mogelijkheid de fietsen niet los maar in de tijdelijke stallingen te plaatsen.

Financiering

De financiering van alle maatregelen rondom de coronaperiode gebeurt vanuit één speciaal gemeentelijk budget (het COVID-19-potje), beschikbaar gesteld op basis van een noodverordening.

Inhoud maatregelen

Op drukke plaatsen zijn pop-up fietsenstallingen geplaatst in de vorm van dranghekken met nietjes om overlast door willekeurig gestalde fietsen te voorkomen. Dit werd gedaan door op autoparkeervakken een pop-up fietsenstalling te plaatsen. Er is bewust gekozen voor het pop-up karakter, omdat het mogelijk moet zijn de stalling makkelijk te (ver)plaatsen.

Er werd ook gecommuniceerd over de locaties van deze pop-up fietsenstallingen door bebording langs de route van de fietsers te plaatsen waarop wordt verwezen naar de stallingen.

In combinatie met een stallingsverbod werden minder losstaande fietsen geparkeerd en steeg ook de bezetting van de bewaakte stallingen.

Proces (participatie)

Er was een monitoringsteam openbare ruimte opgesteld binnen de coronaperiode organisatie, bestaande uit boa's en winkelgebied managers. Zij signaleerden dat er op bepaalde plekken iets moest gebeuren vanwege ongewenst stallingsgedrag. Samen met de gemeente kijken ze hoe het probleem kan worden opgelost, bijvoorbeeld door pop-up fietsenstallingen te plaatsen. Voor deze oplossing dient het monitoringsteam een verzoek in bij de coronacrisisorganisatie en in de meeste gevallen kon de stalling al de volgende dag worden gerealiseerd. Er was in het hele proces sprake van korte lijntjes, bij het coronacoördinatie team kon men snel en makkelijk verzoeken indienen.

Voor alle tijdelijke pop-up stallingen die een permanente status moeten krijgen wordt nu het officiële proces doorlopen, inclusief participatie van bewoners, ondernemers en bezoekers.

Evaluatie en resultaten

Door de toepassing van pop-up fietsenstallingen is het stallingsgedrag verbeterd..

Voordelen maatregel:

- Minder losstaande fietsen in de binnenstad;
- Meer ruimte voor de voetganger op de stoep.

Nadelen maatregel:

- De pop-up fietsenstallingen in de openbare ruimte zijn esthetisch gezien niet al te fraai;
- Lokale aanwonenden zijn het niet altijd eens met het (tijdelijk) opheffen van de autoparkeerplaatsen voor hun huis.

Voorwaardes structurele toepassing

De tijdelijke aard van de pop-up stallingen moet worden bewaakt. De gemeente Utrecht is van mening dat de openbare ruimte flexibel moet blijven om ruimte te kunnen bieden aan andere gebruiksfuncties wanneer de situatie daar om vraagt. Daar past het permanent maken van fietsvakken.

Belangrijkste lessen

- De voornaamste les is dat de locatie van de pop-up fietsenstallingen erg belangrijk is voor het slagen van het project. Daarom is het verstandig om altijd eerst te analyseren waarom mensen hun fiets ergens neer zetten. De motivatie voor het stallingsgedrag moet centraal staan zo dat de kans van slagen optimaal wordt.
- Een andere les is dat experimenteren succesvol kan zijn. Tijdens de coronaperiode werd het experimenteren zowel door burgers en ondernemers geaccepteerd.

- Eigenaarschap
- Verkeersveiligheid
- Pilots

Soort ruimte

Verkeersruimte

Doel(en)

In eerste instantie was het doel van de schoolstraat-pilot in 2019 om de verkeersveiligheid te verhogen in schoolgebieden tijdens haal- en brengtijden.

De 19 schoolstraten die daarna in 2020 tijdens de coronacrisis zijn ingesteld (waar 24 scholen bij waren betrokken) hadden primair als doel ruimte te maken om de 1,5 meter afstand buiten te kunnen bewaren. Deze ingestelde schoolstraten (in combinatie met het thuiswerken) zorgden voor meer overzicht, ruimte en rust op straat, waardoor de situaties als verkeersveiliger werden ervaren (mits de knelpunten niet naar elders werden verplaatst).

Achtergrond

Het probleem van drukte tijdens haal- en brengtijden rondom scholen speelt al langere tijd in Den Haag. Rond deze tijden is het altijd erg druk voor de school waar veel verschillende modaliteiten zich mengen. Dit leidt in combinatie met vaak onvoorspelbaar gedrag van zowel de ouders als de kinderen tot gevaarlijke situaties, zoals openslaande autodeuren. De straat waar de school zich bevindt is al gauw overvol met een overvloed aan auto's. Dit zorgt voor opstoppingen

en overlast, en wordt door de omwonenden ook als een probleem ervaren.

De schoolstraat is hiervoor een prima oplossing en is nadat de coronacrisis afzwakte, dan ook op 8 schoollocaties definitief ingevoerd.

Uiteindelijk is het aan de scholen zelf om aan te geven of ze voor hun school ook een schoolstraat willen invoeren. De gemeente kan daarbij ondersteuning bieden.

Maatregelen

Er kunnen bij scholen naast het tijdelijk afsluiten van de straat voor gemotoriseerd verkeer (de Schoolstraat), meerdere ondersteunende maatregelen worden getroffen zoals het instellen van parkeerverboden, het 'opruimen' van trottoirs om meer ruimte te creëren, of plekken aanwijzen voor het stallen van bakfietsen, etc. De gemeente Den Haag is niet op alle schoollocaties vóór het instellen van K&R zones, omdat hiermee in de toch al drukke stad het autogebruik juist wordt gefaciliteerd. Het streven is dat de ouders zo veel mogelijk lopend of met de fiets de kinderen naar school -laten- brengen. De coronacrisis maakte het een tijdlang noodzakelijk om bij de Schoolstraten verkeersregelaars in te zetten.

Vanwege de hoge kosten is het echter onmogelijk de schoolstraten op die manier voort te zetten. Sinds de urgentie door corona vermindert, wordt de verantwoordelijkheid bij de scholen gelegd om het schoolpersoneel of de ouders als vrijwilligers in te zetten als schoolstraatcoach. Dit wordt ondersteund door een verkeersbesluit voor het op venstertijden afsluiten van de straat voor gemotoriseerd verkeer. Schoolstraatcoaches zorgen voor het hek op straat en zijn eventueel aanspreekbaar door andere verkeersdeelnemers, ze hoeven niet het verkeer te regelen.

Financiering

De pilot-schoolstraat in 2019 is betaald uit het gemeentelijk budget van de afdeling Mobiliteit. De schoolstraten die in 2020 zijn opgericht werden gefinancierd vanuit het COVID-crisisbudget, gezien de relevantie rondom de COVID-maatregelen. Ook is er ondersteuning gekomen door kennisuitwisseling vanuit de F10 en de Tour de Force.

Ontwerp

In het geval van de pilot-schoolstraat in 2019 werd eerst ter plaatse een nulmeting gehouden, waarbij is gekeken naar de beleving van verkeersveiligheid en het gedrag van de ouders. Op basis van de resultaten van de nulmeting werd een probleembeschrijving

geformuleerd. Afhankelijk van de lokale problemen, werden de nodige maatregelen bepaald en toegepast.

Bij nieuw in te voeren schoolstraten zal een dergelijke aanpak ook worden toegepast, aangezien deze schoolstraten niet meer zoals in 2020 per direct onder crisomstandigheden opgericht hoeven te worden. Het basisprincipe van een schoolstraat is een verplaatsbaar hek en iemand die bij dat hek staat. In de proefperiode een verkeersregelaar en in de definitieve situatie een door de school geregelde 'schoolstraatcoach'. Voor definitieve schoolstraten worden verkeersbesluiten genomen.

Participatie

Tijdens de nulmeting van de pilot-schoolstraat in 2019 werd de situatie geschouwd en zijn er enquêtes en interviews gedaan onder de scholen, ouders, kinderen en bewoners. Ook heeft er een bewonersavond plaatsgevonden. Op basis daarvan is een probleembeschrijving samengesteld; participatie vanuit de burger. Daarnaast speelt de participatie van de school en haar vrijwilligers een grote rol. Het belangrijkste aspect van dit project is het eigenaarschap van het probleem. Als er geen fysieke maatregelen meer genomen kunnen worden, dan blijft alleen nog een gedragsverandering over. De school kan de ouders stimuleren de kinderen lopend en fietsend naar school te -laten- brengen door een schoolstraat in te voeren en vrijwilligers te werven. Is dat gevoel van eigenaarschap er zowel bij de scholen als de ouders er niet, dan is een schoolstraat niet uitvoerbaar.

Evaluatie en resultaten

De pilot in 2019 is niet opgevolgd door een definitieve invoering van de schoolstraat, maar was toch een 'succes': er is veel lering uit getrokken. Het daadwerkelijke probleem dat de schoolstraat op moest lossen werd in de pilot echter niet structureel opgelost. De K&R bleek niet te werken; ouders bleven toch met de auto komen, waardoor er ook drukte ontstond in de zijstraten. Wel is er een groter niveau van bewustwording bereikt; een essentieel onderdeel van de uiteindelijke oplossing. Door de ervaring met de pilot in 2019 konden in de corona-crisis snel op verzoek van een aantal scholen schoolstraten worden opgericht. Door de bijzondere omstandigheden van de corona-werden de schoolstraten makkelijker geaccepteerd en kon er langdurig aan worden gewend. De waardering voor het effect van de schoolstraten is groot (verkeersveiliger, er is meer rust, ruimte en overzicht), de reden om door te gaan met het invoeren van schoolstraten, maar dan wel met een andere, meer gedegen voorbereiding met de school, de ouders, kinderen en de omgeving.

De huidige sinds 2020 ingevoerde en voorgezette schoolstraten variëren in resultaten, afhankelijk van een groot aantal factoren. Essentieel is het eigenaarschap van het probleem van de scholen en de ouders. Bij veel scholen en ouders blijkt te weinig draagvlak, tijd en budget te zijn om de schoolstraten met vrijwilligers draaiende te kunnen houden. De vraag kan daarbij gesteld worden of het verkeersveiligheidsprobleem door de scholen en/of de ouders wel als

urgent genoeg wordt ervaren. Al met al is het een leerproces, en zal de gemeente bij iedere toepassing van een schoolstraat leren van de vorige.

Belangrijkste lessen

- Probeer snel duidelijkheid te creëren over het probleemeigenaarschap, en benadruk dat gemeentelijke ondersteuning van verkeersregelaars van tijdelijke aard is. De verantwoordelijkheid voor het organiseren van de schoolstraat ligt in deze bij de scholen en hun ouders, de gemeente faciliteert de scholen bij het organiseren van de schoolstraat en levert het benodigde materiaal.
- Het nemen van verkeersbesluiten voor schoolstraten blijkt vaak maatwerk, elke schoolstraatsituatie is weer anders. Goed overleg is essentieel, waaronder ook met de handhavers en de nooddiensten.
- Kijk naar andere gemeenten, en pas toe wat jij denkt dat ook bij jouw gemeente kan werken.

TIJDGEBONDEN AUTOLUWE STRATEN Rotterdam, Goes, Amsterdam

Kernwoorden:

- Autoluw
- Ruimte voor horeca

Soort ruimte

Horecagebieden

Doel(en)

Ruimte creëren zodat er zowel op de terrassen als tussen fietsers en voetgangers 1,5m bewaard kan worden. Ruimte voor ondernemers; ondernemers meer mogelijkheden bieden.

Financiering

Alle financiering rondom de coronaperiode gebeurt vanuit één speciaal gemeentelijk budget (het COVID-19-potje), beschikbaar gesteld op basis van de noodverordening.

Inhoud maatregelen

Sommige straten in de binnenstad waren gedurende een aantal uur per dag afgesloten voor de auto. Hierdoor werd de autorijbaan niet alleen beschikbaar gesteld voor fietsers, maar ook voor de voetgangers. Op de trottoirs ontstond vervolgens meer ruimte om de terrassen uit te breiden waardoor ook hier de 1,5 meter gewaarborgd kon worden. Het tijdelijk afsluiten gebeurde met hekken of bloembakken.

Proces (participatie)

Het proces om straten tijdsgebonden autoluw te maken verliep makkelijk en snel door een noodverordening. Omdat de gebruikelijke procedure van 4 maanden werd overgeslagen, is het proces juridisch niet zorgvuldig doorlopen omdat de mogelijkheid tot bezwaar werd overgeslagen.

De participatie met ondernemersverenigingen en bewoners verliep tijdens de coronaperiode niet anders dan normaal. Soms waren bewoners en ondernemers het niet met elkaar eens, vanwege tegengestelde belangen. Uiteindelijk was het oogmerk van de maatregel om ondernemers meer ruimte in de openbare ruimte te bieden, waardoor de maatregel toch werd doorgevoerd zoals gepland. De zogenaamde Bedrijfsinvesteringszones (BIZ: vertegenwoordigers van ondernemingen) droegen ook oplossingen aan, dachten actief mee en boden soms weerstand.

Evaluatie en resultaten

De maatregel was zeer succesvol en zorgde voor rust (geen auto's) en ruimte (voor ondernemers) in de autoluwe straten. Voor toekomstplannen rondom

het vraagstuk hoe om te gaan met 30 km wegen, hebben de autoluwe straten waardevolle ervaringen opgeleverd.

Voordelen maatregel:

- De autoluwe straten creëren meer ruimte voor de terrassen én voor de fietsers en voetgangers;
- Meer rust en veiligheid in deze straten;
- Het toevoegen van bloembakken maakt de straat aantrekkelijker.

Nadelen maatregel:

- De zijstraten kwamen onder druk te staan: er reed meer autoverkeer via deze straten, ondernemers in deze straten kregen geen extra ruimte maar wel al het verkeer voor de deur, en er ontstonden gevaarlijke situaties voor voetgangers omdat zij door grotere terrassen over de rijbaan moesten lopen;
- De maatregel i.h.k.v. een noodverordening op de korte termijn doorvoeren is kostbaar;
- Mogelijk neveneffect: als straten buiten de venstertijden wel weer toegankelijk zijn voor auto's wordt er relatief hard gereden.

Voorwaardes structurele toepassing

Wanneer (tijdsgebonden) autoluwe straten worden doorgevoerd is het belangrijk niet alleen naar de straat zelf te kijken maar naar het verkeerssysteem door de hele stad. Dit voorkomt dat het probleem (drukte door auto's) zich verplaatst naar omliggende straten. Per situatie is het belangrijk om na te gaan of de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers goed gewaarborgd kan worden wanneer zij samen gebruik maken van de rijbaan.

Belangrijkste lessen

- Een noodverordening en het gehele proces dat dit tot gevolg heeft, zorgt voor interessante nieuwe dynamieken. Maar zorgvuldige procedures blijven van groot belang.

WANDELSTRAAT

Groningen, Zwolle, Delft, Rotterdam,
Den Haag, Roermond, Utrecht

Kernwoorden:

- Wandelen
- Inrijverbod
- Winkelstraat

Soort ruimte

Winkelstraat, voetgangersgebied, wandelstraat

Doel(en)

Meer ruimte creëren voor voetgangers (winkelend publiek), zodat de 1,5 meter-maatregel op straat beter te handhaven is.

Meer ruimte creëren voor terrassen op het trottoir, door voetgangers gebruik te laten maken van de rijbaan.

Financiering

Niet bekend.

Inhoud maatregelen

Het instellen van een officieel voetgangersgebied (al dan niet binnen bepaalde venstertijden). Het inrijverbod gold voor alle fietsers, bezorgdiensten en auto's. Alleen mensen die erg afhankelijk waren van hun fiets - bijvoorbeeld door een beperking – konden een uitzondering krijgen.

Deze maatregel is te realiseren met fysieke objecten (bv hekken of bloembakken) en middels bebording. Tevens werden verkeersregelaars ingezet om te handhaven.

Proces/participatie

Het bleek belangrijk om bewoners(verenigingen), horecaondernemers en belangenverenigingen zoals de Fietsersbond te betrekken en ook naar deze stakeholders te luisteren. Het komt voor dat een potentiële voetgangersstraat onderdeel uitmaakt van een doorgaande fietsroute. Dan moet je goede alternatieven kunnen bieden voor de fietsers en de verschillende belangen zorgvuldig afwegen.

Evaluatie en resultaten

De wandelstraten werden zowel door voetgangers, bewoners als ondernemers positief ervaren.

In Groningen is de maatregel wandelstraat uiteindelijk toch weer opgeheven. De maatregel bleek te streng. Fietsers negeerden de maatregel, en ook de inzet van verkeersregelaars bleek niet voldoende om de maatregelen te handhaven. Andere gemeenten erkennen dat handhaving essentieel is, maar tekenen daarbij

aan dat fietsers ook tijd nodig hebben om gedrag te veranderen. Inzet van handhavers of fietscoaches kan daarbij helpen en bleken in andere gemeenten tot het gewenste effect te leiden.

Voorwaardes structurele toepassing

- Invoeren op plekken waar zeer veel voetgangers zijn;
- Zorg voor handhavers en fietscoaches die fietsers aanspreken op het verbod;
- Biedt een alternatieve route voor fietsers indien het afgesloten wegvak onderdeel is van een doorgaande fietsroute.

Belangrijkste lessen

- Grotere terrassen blijken niet alleen meer ruimte te geven aan horecabezoekers, maar ook de uitstraling van de stad ten goede te komen;
- De uitbreiding van terrassen gaat soms ook ten koste van fietsparkeerplekken. Fietsers zijn bereid om een stukje te lopen, maar zorg er dan wel voor dat er in de directe omgeving voldoende (liefst bewaakte) fietsenstallingen zijn;

- Het invoeren van een wandelstraat biedt ook kansen om hoogteverschillen weg te nemen tussen trottoir en 'rijbaan'. Daarmee krijgt de straat de uitstraling van een loopgebied en geeft het fietsers het gevoel te gast te zijn. Bijkomend voordeel is dat de kans op enkelzijdige ongevallen van fietsers en voetgangers door hoogteverschil wordt weggenomen.
- Gebruik de publicatie 'Mengen fietsers en voetgangers' van CROW-Fietsberaad.

WEREN ONTHEFFINGSHOUDERS BINNENSTAD 's-Hertogenbosch

Kernwoorden:

- Ontheffingshouders
- Ruimte creëren
- Selectief Toegangssysteem (STS)

Soort ruimte

Binnenstad

Doel(en)

Op drukke momenten bezorgdiensten/leveranciers uit de binnenstad weren waardoor er meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers.

Financiering

Alle financiering rondom de coronaperiode gebeurt vanuit één speciaal gemeentelijk budget (het COVID-19-potje), beschikbaar gesteld op basis van de noodverordening.

Inhoud maatregelen

Op de drukste momenten (zaterdag en zondagmiddag) blijft de binnenstad voor bepaalde tijden gesloten voor de ontheffingshouders zoals postdiensten, boodschappendiensten, etc. De binnenstad wordt afgesloten door een selectief toegangssysteem.

Het STS houdt gebieden autoluw door beweegbare piramides/paaltjes aan de grenzen van het gebied.

Proces (participatie)

Het proces verliep soepel en snel vanwege de noodwet die van kracht werd, de burgemeester mocht

daardoor crisismaatregelen doorvoeren. Het crisisteam kon versneld een collegevoorstel voorleggen aan het college burgemeester en wethouders en het besluit kon versneld worden genomen. De maatregelen uit het collegevoorstel werden zonder participatie doorgevoerd (voor een sneller proces). Tijdens de coronaperiode kwam hier geen weerstand tegen.

Alhoewel het hele proces inmiddels weer verloopt zoals voor de coronaperiode, hoeft de gemeente de genomen maatregelen alleen te finetunen en niet alsnog het gehele officiële proces te doorlopen. Dit kan omdat er juridisch gezien niets hoeft te gebeuren en de maatregel zo is in te voeren. Helaas ontstaat er nu wel weerstand op het permanent weren van ontheffingshouders tijdens drukke momenten; bezorgdiensten gaan in discussie.

Evaluatie en resultaten

De maatregel beviel heel erg goed en zowel bewoners, bezoekers, horeca, detailhandel als toezichthouders reageerden zeer positief. Daarom is er voor gekozen om de maatregel op zaterdagmiddag, wanneer de markt plaatsvindt, permanent door te voeren.

Voordelen maatregel:

- Meer rust en ruimte voor de voetganger op drukke momenten (zoals tijdens de markt);
- Minder overlast door bezorgdiensten op drukke momenten;
- Relatief makkelijk door te voeren.

Nadelen maatregel:

- Roept mogelijk discussie op met de geweerde ontheffingshouders;
- Deze maatregel zorgt voor extra drukte aan de grenzen van het STS-gebied doordat geweerde ontheffingshouders hun auto parkeren aan de grenzen van het gebied en de verdere afstand te voet af leggen. Het is van belang om aan deze drukte nog extra aandacht te schenken om overlast op deze plekken te voorkomen.

Belangrijkste lessen

- Uit de coronaperiode blijkt dat het overslaan van participatie in sommige situaties veel heeft gebracht. Overweeg in huidige niet-crisis situaties stappen uit het participatie proces over te slaan om het proces te versnellen.

Colofon

Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers – lessen uit de coronaperiode

Over CROW-Fietsberaad

CROW-Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis. CROW-Fietsberaad maakt onderdeel uit van Kennisplatform CROW.

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Over Ruimte voor Lopen

Het platform Ruimte voor Lopen is een krachtenbundeling van overheden, kennisorganisaties en maatschappelijke organisaties die samen meer ruimte voor lopen willen creëren. Meer ruimte voor lopen in het hoofd, in het beleid en buiten. Het platform maakt het gezamenlijk belang van lopen zichtbaarder, vergroot en verbindt de kennis over lopen en deelt goede voorbeelden.