

Fietsen in de anderhalvemetersamenleving

Advies aan het ministerie van IenW en andere overheden, april 2020



Algemeen

Veilig fietsen en lopen is van essentieel belang voor een succesvol verloop van de anderhalvemetersamenleving. 6,5 miljoen mensen hebben geen rijbewijs en daarnaast hebben 2,1 miljoen huishoudens (zo'n kwart van het totaal) geen auto.

Met de verwachte uitval van capaciteit in het openbaar vervoer, is deze enorme groep mensen voor hun vervoer aangewezen op met name lopen en fietsen. Met 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 de kans om ziek te worden of ongewild het coronavirus te verspreiden. Om te voorkomen dat fietsers en voetgangers massaal besmet worden tijdens het reizen zijn er dus snel extra maatregelen nodig om de ruimte in de komende weken te vergroten. Zodat eind april/begin mei hetzelfde (maar vanwege uitval van het openbaar vervoer waarschijnlijk een groter) aantal fietsers en voetgangers veilig op pad kunnen in de anderhalvemetersamenleving.

Wij denken dat het helpt als de Rijksoverheid aan lagere overheden laat weten dat voor een veilig fiets- en wandelnetwerk in de nieuwe omstandigheden een andere focus op het beleid van de lokale overheid nodig is. De urgentie is groot, omdat kinderen grote groepen fietsers vertegenwoordigen en waarschijnlijk als een van de eerste groepen op pad gaan. Niet optimale bereikbaarheid in het systeem, zoals gebruikelijk, maar veiligheid en gezondheid van de mensen op

straat moet in de komende weken centraal staan. Zodat alle Nederlanders veilig mobiel kunnen blijven wanneer de samenleving weer opstart en de aantallen mensen op straat weer groeien.

We pleiten er allereerst voor om voor afstanden tot 20 km vol in te zetten op de fiets en dat ook vol uit te dragen:

- zodat voorkomen wordt dat het autogebruik in het stedelijk gebied (inclusief ruimtelijke effecten) groeit en er zo veel mogelijk ruimte in het stedelijk gebied vrij kan komen/blijft voor de miljoenen mensen op straat die onbeschermd zullen moeten reizen.
- zodat de schaarse capaciteit in het ov-systeem optimaal benut kan worden, en die niet wordt opgevuld door mensen die met een (elektrische) fiets eigenlijk een alternatief hebben.
- Omdat fietsen met relatief lage kosten en hoog uitvoeringstempo op korte termijn [de meeste bereikbaarheidswinst](#) en dus extra capaciteit/mobiliteit geeft, en zo al heel snel kan bijdragen de krimp in het ov op te vangen.

Snel te nemen maatregelen

1. Multimodaal ruimtegebruik vergroten: Verlaag de snelheid in het stedelijk gebied binnen de bebouwde kom naar 30 km/u of lager. Hierdoor ontstaat er een groter netwerk van bruikbare fietsroutes. Met meer keuze in routes spreiden mensen zich en ontstaat er meer ruimte op de bestaande fietsroutes.
2. Maak fietspaden onverplicht zodat (snelle, brede, bezorgde) fietsers, brommers en snorfietsers de rijbaan kunnen kiezen en daardoor rijden waar ze minder last hebben van of minder last veroorzaken voor andere fietsers.
3. Verkeerslichten: zet ze uit of stel ze fietsvriendelijk af zodat fietsfilevorming voorkomen wordt. Geef op het fietspad de anderhalve meter afstand duidelijk aan zodat mensen weten hoe ze verantwoord moeten wachten.
4. Ga gericht aan de slag met parkeren, allereerst rond drukke fietsroutes
 - a. Haal autoparkeerplaatsen (tijdelijk) weg om fietsers op langsliggende fietspaden/stroken te kunnen laten uitwijken
 - b. Verplaats fietsparkeerplekken van de stoep naar autoparkeerplekken zodat er ruimte op de stoep ontstaat voor voetgangers
5. Start een actieplan 'Gezond fietsveilig' waarin lokale wegbeheerders worden geholpen om versneld snel kleine (onderhouds)maatregelen op fietsroutes te nemen, zodat de ruimte op het fietspad kan worden vergroot. Denk daarbij aan bermen verharderen of bestaand fietspad verbreden, verkeerseilanden verkleinen, paaltjes weghalen, stoepranden gelijktrekken aan fietspad, etc. Gebruik hiervoor budget van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en stuur op snelste resultaat. Maak op korte termijn een digitale toolkit voor gemeenten met deze tips en zorg voor communicatie via VNG/IPO zodat kennis zich snel en continu verspreid.
6. Geef nationaal gericht voorlichting en gevisualiseerde gedragsinformatie aan fietsers over hoe ze zich wenselijk kunnen gedragen.

Flexibel ruimtegebruik op straat

De kern is dat op drukke routes de verkeersruimte zo veel mogelijk multimodaal inzetbaar wordt. Dit komt in de praktijk neer op een herverdeling van de ruimte.

- Daar waar kan zo spoedig mogelijk 20 km/u (woonstraten, zie Wenen en Nieuw Zeeland) of 30 km p/u invoeren, behalve op die plekken waar hij nu in de praktijk fors hoger is dan 50. Politie controleert tijdelijk ook op wegen die níet als 30-km weg zijn ingericht. Beroep op verantwoordelijkheidsgevoel: de ziekenhuizen hebben het al druk, chauffeurs, houd je aan de snelheid!
- Verplichte fietspaden onverplicht maken zodat fietsers zelf kunnen kiezen waar ze het veiligst kunnen rijden. Zeker in combinatie met verlagen van de snelheid op grijze wegen naar 30 km/u geeft dit snel meer ruimte. Hiervoor is het belangrijk om een landelijke regeling te maken zodat gemeenten dit in één besluit kunnen doen voor meerdere wegvakken.
- Parkeerplaatsen vrijmaken zodat die ruimte gebruikt kan worden om te fietsen/lopen of elkaar veilig in te halen.
 - Parkeren in garages (gratis) en gericht straatparkeren verminderen zodat meer uitwijkruimte ontstaat
- Alleen parkeren op eigen terrein toestaan (meer handhaven en beëindigen gedoogsituaties)
- Autoparkeerverbodszone en schoolzones bij basisscholen om ontmoediging lopen/fietsen vanwege drukte met auto brengende ouders bij school te voorkomen/op te lossen

Op de fietspaden

- Drukke fietspaden
 - Rijbaan openstellen voor fietsers (2x2 naar 1x1 rijbaan en afgeschermd pop-up fietspad aanleggen, In Duitsland is al een handleiding voor gemeenten gemaakt)
 - Nieuwe routes ontwikkelen en promoten (spreiding, zie bijvoorbeeld de Zernike route in Groningen)
 - Crowdcontrol-maatregelen en verwijzen naar andere routes
 - Afsluiten
- Tweerichtingenfietspaden zijn vaak te smal
 - eenrichting maken als aan de overkant een ander fietspad ligt, anders tijdelijke ruimte op rijbaan (zie verderop)
 - Buiten de kom zijn de fietspaden meestal eenzijdig tweerichting. Als deze smaller zijn dan 3 meter zullen deze óf moeten worden verbreed óf zullen daar tweezijdige eenrichtingspaden moeten komen. Dat wordt een investeringsopgave.
 - Fietsers advies geven om op tweerichtingenfietspaden niet te dicht achter/naast/langs elkaar te fietsen (onderdeel van snelle maatregel 6)
 - Op rotondes met tweerichtingsfietspaden, waar deze minder dan 3 meter breed zijn, eenrichtingsfietspaden maken

- Tijdelijk ruimte op rijbanen (afgeschermd) aan fietsers geven
 - Tijdelijke fietspaden (zie o.a. Berlijn),
 - Busbanen (tijdelijk) openstellen i.c.m. verlaagd snelheidsregime openbaar vervoer
 - (rijbanen in) tunnels en bruggen autoluw maken en openstellen voor fietsers
 - Bij te smalle fiets/voettunnels:
 - alleen voor wandelaars
 - wisselend éénrichting via bebording met gedragsadvies, tijdelijke vri's
- Recreatieve fietspaden
 - Recreatief verkeerscirculatieplan om tweerichtingsverkeer op te smalle routes te ontmoedigen
 - Routes afsluiten op drukke tijden
- Eenrichtingsstraten
 - Paaltjes die stoep en rijbaan scheiden (tijdelijk) verwijderen
 - Fietscirculatieplan
- Snel verbeteren (Ook interessant in het kader van economisch pakket lokale bouwondernemingen, mogelijk versnellen mogelijk door budget van het SPV in te zetten)
 - Paaltjes op fietspaden weghalen zodat uitwijken makkelijker is en de Spoedeisende Hulp ontlast wordt
 - Verstevigen berm en zodat smalle fietspaden meer veilige uitwijkruimte krijgen
 - Fietspaden verbreden daar waar moet en kan
 - Drempels, eilanden en varkensruggetjes etc. aanpassen of weghalen om ruimte op het fietspad te maken (frietzak en banaan pilot Amsterdam)

Bij kruispunten

- Verkeerslichten:
 - Verkeerslichten uitzetten en alleen aanzetten als er klachten komen (succesvolle pilots geweest in Utrecht en Amsterdam)
 - Fietsers langer groen geven zodat 'opstropen' voorkomen wordt en geen fietsfiles ontstaan
 - Meerdere groenfases in de cyclus met hetzelfde doel
 - Knopjes verkeerslicht voorzien van een bordje dat op de knop drukken niet hoeft (omdat de meeste automatische detectie hebben.)
- 1,5 meter opstelvakken schilderen op het fietspad bij drukke kruispunten
- Op kruisingsvlak van fietspad kruizen aanbrengen zodat kruispunten niet door wachtende fietsers geblokkeerd kunnen worden en de afstanden anderhalve meter blijven

Fietsparkeren

- Routes naar stallingen lijken grootste probleem i.v.m. trechterwerking
 - Verkeerscirculatiemaatregelen op toegangspaden (eenrichtingsverkeer bijvoorbeeld)
 - Extra fietsparkeren zodat 1,5 m mogelijk wordt:

- Bij scholen:
- Meer plaatsen aanleggen op autoparkeerplaatsen
 - Spreiding start van schoolklassen zodat niet iedereen tegelijk binnenkomt
- In binnensteden en bij winkelcentra
 - Meer verspreid meerdere stallingen (pop-up)
- Bij supermarkten
 - extra nietjes
- Beter organiseren
 - Stationsstallingen:
 - Valet parking in stallingen zodat mensen elkaar niet in haast dwars zitten in smalle gangpaden
 - Om-en-om stallingsplekken uit het systeem halen zodat er meer afstand is tussen fietsen en mensen elkaar niet raken bij/na parkeren
- Fietsparkeren van de stoep af zodat voetgangers meer ruimte krijgen
 - Zie [fietsvlonders](#) maar kan ook met geschilderd vak
 - Indoor fietsparkeerlocaties openen (bijv. in leegstaande panden)

Gedrag:

- Campagne om aandacht te vestigen over gewenste gedrag:
 - Fiets en loop zoveel mogelijk om het openbaar vervoer te ontlasten en ruimte op straat voor mensen te kunnen maximaliseren
 - Parkeer op eigen terrein, blokkeer geen fietspaden/stoep
 - Horeca/winkels: haal straatborden weg
- Campagne over hoe je te gedragen op straat met lightbords, krijtbodschappen op straat
 - Inhalen: liever niet, 1,5 meter bij inhalen/tegenliggers, etcetera
- Locatiespecifiek aandacht voor gewenst gedrag in een stalling
 - 1 persoon per gang
 - 1 plek vrij houden naast een fiets
 - Betalen met pin/ov-chipkaart
- Persoonsgericht
 - Advies poolnoodle achterop te nemen zodat mensen afstand houden (zie acties in Duitsland om auto's op 1,5 meter te houden)
 - 'Fiets op rustige tijden' en geef als overheid een heldere boodschap voor zonering in tijd (rond schooltijden is de ruimte op de stoep en fietspad voor schoolgaande kinderen, 9-10 uur voor fietsen voor werknemers bijvoorbeeld)
 - Advies aan automobilisten
 - Geef fietsers 1,5 meter ruimte (zodat ze niet dicht bij elkaar hoeven te rijden), rij niet met open raam dicht langs fietsers (besmettingsgevaar)

Flankerend beleid

Fietsgerelateerd

- 2 of 3 maanden btw verlagen of afschaffen op aanschaf nieuwe fiets (slechte fiets is vaak reden om minder ver en minder vaak te willen fietsen. Helpt tevens industrie waar verkoop afgenomen is).
- Fietswinkels, in het bijzonder de reparatieafdeling:
 - o Langer open houden op een dag voor spreiding klanten
 - o bij reparatie voorrang aan mensen in cruciale beroepen.
- Extra budget voor gemeenten om coronaregels op wegen te laten handhaven
 - o Drukke dijken, drukke routes
 - o Ongewenst parkeren

Overig

- Thuiswerken, thuiswerken, thuiswerken: maak met de bedrijven die nu staatssteun krijgen afspraken dat ze 20% van kantoorwerk voortaan vanuit huis doen. Investeer in de voorzieningen die daarvoor nodig zijn (goed internet in heel Nederland).
- Afschaffen/beperken gebruik OV-studentenkaart voor- en natransport
 - o Tot opening nieuwe schooljaar
 - o Ruimtelijke noodzaak: Voor studenten die in universiteitsstad wonen (in lijn met 'blijf-thuis' advies)
- Ov-fiets:
 - o Versterken door meer aanbod (met name bij ov-haltes en P&R)
 - o Lagere prijs. Geef bijv. korting op Swapfiets/deelfiets/toegang tot ov-fiets etc.
- Woonwerk vergoeding (tijdelijk) verlagen of afschaffen vanwege wens beperken mobiliteit.
 - o Slim maken: Woon je binnen x km van je werk alleen nog maar max 19 cent voor de fiets
- Intercity's vaker laten stoppen zodat reizigers eerder kunnen uitstappen en later kunnen instappen, combi met deelfiets.
- Snelwegbussen (touringcars?) van carpoolplek naar carpoolplek. Daar zouden deelfietsen moeten staan.

Tot slot: Samenspel met andere mobiliteit

Het openbaar vervoer kampt in de komende maanden waarschijnlijk met aanzienlijke capaciteit- en vraaguitval vanwege de anderhalvemeter-eis. Voor mensen die moeten reizen zullen de auto en de fiets het alternatief zijn. Het is in de steden echter van groot belang dat het autogebruik niet gaat groeien omdat daarmee de noodzakelijke extra ruimte voor fietsers en wandelaars wordt beperkt en een veilig netwerk voor grote groepen mensen in Nederland veelal onmogelijk wordt gemaakt. Het openbaar vervoer is na lopen en fietsen de meest ruimte-efficiënte wijze van vervoer en de

uitval moet goed geacommodeerd worden. Voor de omvang en impact van de maatregelen die men kan nemen om veilig lopen en fietsen te organiseren, is het daarom essentieel dat, binnen veilige voorwaarden, wordt nagedacht over het maximaliseren van de capaciteit in het ov.

Daarbij pleiten we voor onorthodox en creatief denken en voor het redeneren vanuit het hele systeem: lopen en fietsen als kern, de bus en treingebruik geprioriteerd naar belang en noodzaak en daar waar het de meeste waarde toevoegt. Dit betekent dat we het ov eerst beschikbaar maken voor mensen in de vitale beroepen en mensen die geen alternatief hebben. We raden de overheid aan om hierbij na te denken over een meerjarig financieringsplan voor het ov zodat concessies niet leidend zijn voor het vinden van oplossingen voor de komende maanden. We raden aan daarbij de eerste 10-20 km de fiets als structureel onderdeel van het ov-systeem te zien. Het fijnmazige busvervoer kan (grotendeels) vervangen worden door fietsgebruik (en taxi-gebruik voor mensen die niet kunnen fietsen) waardoor bussen op essentiële regionale routes worden ingezet. Daarnaast zouden schone bussen versneld besteld (en gefinancierd) moeten worden zodat tijdelijk meer buscapaciteit beschikbaar komt.