

ITS en Fiets: Corona-proof fietsen

Door de Corona-crisis hebben we overal in Nederland te maken met de anderhalvemetersamenleving. Nu per 1 juni steeds meer activiteiten buitenshuis zijn toegestaan, zal langzaam de mobiliteit weer toenemen. In eerste instantie zal dit vooral per auto en met de fiets zijn, aangezien de capaciteit van het ov in het begin nog beperkt zal zijn. Daarnaast zullen meer activiteiten een grotere claim gaan leggen op de publieke ruimte. Denk hierbij bijvoorbeeld aan terrassen, maar ook aan bewegen en verblijven in parken en op de wegen. Om dit in goede banen te leiden zijn er inmiddels al diverse voorbeelden van nieuw 'corona-proof' fietsbeleid in grote steden. Waar je in het buitenland nu vooral zogenoemde COVID-19 fietspaden ziet ontstaan, richten Nederlandse steden zich meer op schoolstraten, het instellen van eenrichtingsverkeer en het afsluiten van straten voor auto's en soms fietsers. Maar kun je als overheid ook andere dan fysieke maatregelen nemen om corona-proof fietsen te faciliteren?

Robin Kleine en Ronald Jorna, Mobycon

Mobycon is nauw betrokken bij het Bicycles & ITS (BITS) project. De Provincie Overijssel is initiatiefnemer en projectleider van dit Interreg NSR project, dat gericht is op het aantrekkelijker maken van fietsverkeer door de inzet van ITS (Intelligente Transport Systemen). Wij vroegen ons dan ook af in hoeverre ITS ingezet kan worden om 'corona-proof' fietsbeleid vorm te geven. In dit artikel beschrijven we de resultaten van een interne brainstorm hierover.

Waarom anderhalvemeter-fietsbeleid?

Anderhalve meter fietsbeleid is nodig om enerzijds het besmettingsrisico klein te houden en anderzijds de samenleving, en daarmee de economie, zoveel mogelijk draaiende te houden. Hiervoor moeten we mensen in staat stellen te fietsen met zo min mogelijk besmettingsgevaar. Fietsen is daarbij niet alleen een ruimte-efficiënte modaliteit, fietsgebruik draagt ook bij aan gezondheid en geluk, of dat nu door het fietsen zelf komt of door de bestemming waar men heen fietst. Anderhalvemeter-fietsbeleid gaat dus verder dan een efficiënt verkeerssysteem.

We willen mensen meer vrijheid geven, zonder dat dit ten koste gaat van andermans vrijheid en gezondheid. Daarbij moeten we ons ook realiseren dat niet iedereen een auto heeft en niet iedereen met het ov kan of durft, waardoor veel mensen nu op de fiets zijn aangewezen.

Gewenste veranderingen

Een corona-proof fietsbeleid kent drie aspecten:



De fietser adviseren

- **Voorzien in de veranderende ruimtevraag**

Zodra meer mensen op de fiets gaan, wordt het drukker op fietspaden, bij verkeerslichten, bij bruggen en in stallingen (waar sowieso de capaciteit al minder is door de veraste anderhalve meter afstand). Om dit op een veilige manier te kunnen doen kan dit betekenen dat fietsers (meer) prioriteit krijgen dan auto's, dat extra fietsenstallingen worden gefaciliteerd in de openbare ruimte of dat strikter wordt gehandhaafd op wildparkeren van fietsen.

- **Drukke voorkomen en vermijden**

Om drukte te voorkomen moet je in de eerste plaats inzicht hebben in de drukte op fietsroutes en in fietsenstallingen. Vervolgens moet je de fietser alternatieven bieden door bijvoorbeeld te verwijzen naar rustige

fietsenstallingen, naar rustige fietsroutes, of te adviseren om op een andere tijd te reizen (en eventueel deels thuis te werken). Hierbij is het van belang dat de maatregelen flexibel zijn, omdat situaties snel kunnen wijzigen.

- **Fysiek contact met fietsinfrastructuur vermijden**

Om het risico van overdracht van het virus te minimaliseren moet bediening van de infrastructuur door fietsers zoveel mogelijk automatisch en contactloos plaats te vinden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan VRI-knopjes, fietsenstallingen, betalingen.

ITS-oplossingen

Op grond van bovenstaande gewenste veranderingen komen wij tot de bovenstaande typologie van mogelijke ITS-oplossingen voor de

Verandering	Categorie	ITS-oplossing
Voorzien in veranderende ruimtevraag	Verbeteren doorstroming	Prioritering fietsers
		Detectie van groepen fietsers
		Snelheidsadvies voor fietsers (bv. Flo)
Projecteren 1,5 meter afstand op de grond	Eenrichtingsverkeer	VRI's uitzetten
		Fietsverlichting
		Vanuit straatverlichting
Drukke voorkomen en vermijden	Monitoringssystemen met betrekking tot drukte	Dynamisch inrijverbod (vergelijk wisselstrook op A1 bij Almere) afhankelijk van tijdstip van de dag.
		Diverse technieken om de drukte te meten (telslangen, infraroodcamera's, bluetooth, floating bike data)
		Apps waarmee fietsers (potentieel) gevaarlijke/drukke plekken kunnen melden
Communicatie van alternatieven naar de fietsers (zowel via informatiepanelen als via apps/social media/websites)	Routeadvies voor minder drukke (dus veiliger) routes	Routeadvies voor minder drukke fietsenstallingen
		Snelheidsadvies bij bottlenecks
		Routeplanner met opties voor 'lage risico' routes (vgl. mooie routes door de natuur)
Waarschuwingen voor drukte (zowel via informatiepanelen als via apps/social media/websites)	Drukteradar (vgl. met buienradar)	'Amber alert' bij te grote drukte
		Sensoren, radar, lussen, etc.
		Apps (bv. Schwung)
Vermijden fysiek contact fietsinfrastructuur	Automatische detectie bij verkeerslichten	Sensoren, radar, lussen, etc.
		Automatische detectie bij fietsenstallingen
		Contactloos betalen
Bijvoorbeeld bij stallingen, deelfietsen, veerponten	Automatische detectie bij verkeerslichten	Sensoren, radar, lussen, etc.
		Automatische detectie bij fietsenstallingen
		Contactloos betalen

fiets in de anderhalvemetersamenleving:

Bovenstaand overzicht vormt een eerste verkenning naar ITS-oplossingen die kunnen bijdragen aan anderhalvemeter-fietsbeleid. Zo zien we nu al dat de gemeente Amsterdam een andere instelling van de VRI's als potentiële maatregel ziet en dat de gemeente Zwolle een dynamisch fietsparkeerverwijssysteem overweegt.

Verdere studie naar de kosteneffectiviteit van de maatregelen is noodzakelijk, waarbij ook de laatste inzichten ten aanzien van besmettingsrisico (hoe lang zijn VRI-knopjes besmettelijk? Moeten dezelfde afstandsnormen worden gehan-

teerd in overdekte en open fietsenstallingen?) moeten worden meegenomen. Omdat niemand weet hoelang de huidige corona-crisis zal duren, is het ook goed om te kijken in hoeverre gekozen oplossingen ook op de langere termijn (na de corona-crisis) nog nuttig zijn. Denk hierbij aan een monitoringssysteem dat ook later nog nuttige informatie zal opleveren voor fietsbeleid.

Wij zijn er in ieder geval van overtuigd dat ITS, net als fysieke oplossingen, communicatie en educatie, kansen biedt bij deze nieuwe corona-uitdagingen.



Interesse in hoe ITS kan bijdragen aan fietsen in het algemeen, lees dan onze blog in Verkeerskunde.



 Mobycon
www.mobycon.nl

www.verkeerskunde.nl/blog/haal-meer-uit-iets-en-fiets