

‘Het verbeteren van de kwaliteit van lopen en fietsen in steden’

Vertaling van de management samenvatting van ITF rapport 193 vanuit het Engels

Belangrijkste boodschappen

Overwin het autogericht denken

Tientallen jaren van autogerichte ontwikkeling hebben de aannames van dit systeem tot onbetwiste norm gemaakt. Als gevolg van deze "moto-normativiteit" worden risico's en schade van motorvoertuigen geaccepteerd terwijl deze in andere contexten onaanvaardbaar zijn. Veel steden zijn begonnen deze benadering in twijfel te trekken.

Denk verder dan infrastructuur

Focussen op infrastructuur is niet genoeg om ervoor te zorgen dat voetgangers en fietsers zich veilig voelen en graag lopen en fietsen. Beleid moet ook gericht zijn op het voorkomen van geweld op straat, sociale achterstand en andere factoren.

Herontwerp planningsprocessen

Processen voor transportinvesteringen hebben van oudsher voorrang gegeven aan opties waarbij de auto centraal staat. Een visie-gestuurde aanpak kan de basis vormen voor het herontwerpen van deze processen, en helpen om ervoor te zorgen dat actieve mobiliteit bijdraagt aan meer inclusieve, duurzame steden. Ontwikkelingen in een aantal steden wereldwijd suggereren dat een dergelijke verschuiving mogelijk is.

Belangrijkste bevindingen

Lopen, fietsen en andere actieve mobiliteitsoplossingen kunnen steden en stedelijke omgevingen ten goede komen. Naast de positieve gezondheidsvoordelen van actieve mobiliteit, kunnen deze vervoerswijzen en het faciliteren van het gebruik ervan, waardevolle hefboomen zijn voor het verbeteren van de kwaliteit van het stedelijke leven. Actief reizen draagt bij aan vier overkoepelende beleidsdoelstellingen: efficiëntere verplaatsing en toegang, betere milieukwaliteit en -prestaties, meer geluk en levensvervulling voor mensen en een eerlijke verdeling van voordelen (en lasten).

De belangrijkste mobiliteitsuitdaging is het creëren van aantrekkelijke omstandigheden en hoogwaardige ervaringen voor mensen die zich te voet of met de fiets verplaatsen en ervoor te zorgen dat beide worden gekoppeld aan hoogwaardige vormen van openbaar vervoer. De uitdaging geldt vooral voor mensen die zich al op een actieve manier verplaatsen en die anderen kunnen aanmoedigen om meer te lopen en fietsen bij een deel van hun verplaatsingen. Het geldt echter ook voor toekomstige generaties die kunnen opgroeien in een omgeving waar ze ervoor kunnen kiezen om zich actief te verplaatsen, zonder benadeeld te worden of blootgesteld te worden aan verhoogde risico's.

Mensen stimuleren om te lopen en te fietsen en ervoor zorgen dat ze dat veilig en met plezier kunnen doen, gaat verder dan het aanbieden van infrastructuur; het moet verder reiken dan alleen het vervoerssysteem. Vervoersmaatregelen zoals het verlagen van snelheden in stedelijke gebieden dragen bij aan dit doel. Er zijn echter nog andere maatregelen nodig om lopen en fietsen te stimuleren. Dit omvat betere ruimtelijke ordening waarbij meer voorzieningen te voet of met de fiets kunnen worden bereikt. Verder kan een naadloze integratie met het openbaar vervoer ervoor zorgen dat meer afgelegen bestemmingen toegankelijk blijven.

Door stedenbouwkundige planning anders vorm te geven en minder op auto's te richten, kunnen investeringen worden gericht op betere resultaten voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is het essentieel om systemisch geweld te verminderen dat de mobiliteit in veel contexten beperkt (bijv. verkeersgeweld en gender gerelateerd geweld). Hoewel de onderliggende oorzaken van deze maatschappelijke problemen en hun oplossingen breder zijn dan het werkterrein van vervoersautoriteiten, zijn fysieke en sociale veiligheid een vereiste voor het verbeteren van de kwaliteit van lopen en fietsen in steden. Om loop- en fietsbeleid succesvol te laten zijn, moeten deze ingebed zijn in de bredere sociale context. Er moet altijd rekening worden gehouden met de lokale context. Begrijpen wat de lokale bevolking wil en nodig heeft is essentieel.

Aanbevelingen

Focus op het verbeteren van de kwaliteit (niet de kwantiteit) van lopen en fietsen in steden

Oproepen voor een algemene toename van lopen en fietsen zijn welkom, maar zijn tegelijkertijd misschien niet het meest nuttige startpunt om betere resultaten op het gebied van lopen en fietsen te bereiken. Een dergelijke benadering kan getuigen van een gebrek aan bewustzijn van de verschillende ervaringen van verschillende individuen en groepen

wereldwijd. In veel contexten, met name in lage- en middeninkomenslanden en onder kansarme groepen, proberen mensen de lasten die samenhangen met hun mobiliteit te verminderen. Door te zorgen voor de waardigheid, de veiligheid en het welzijn van degenen die al lopen en fietsen, zelfs onder ongunstige omstandigheden, worden de voorwaarden geschapen voor anderen om meer te gaan lopen of fietsen.

Democratiseer de mobiliteitsruimte om ervoor te zorgen dat burgers veiliger, gezonder en comfortabeler kunnen reizen

De huidige moto-normatieve mobiliteitssystemen in steden, met één dominante vervoerswijze (de auto) en alle andere alternatieven die naar de marge worden verwezen, hebben een klimaat van angst gecreëerd en beperken systematisch de mobiliteit van mensen die zich niet per auto kunnen of willen verplaatsen. Het moto-normatieve beleid stelt andere weggebruikers bloot aan verhoogde fysieke en emotionele risico's, heeft een negatieve invloed op het welzijn en draagt bij aan de uitsluiting van mensen die niet volledig kunnen deelnemen aan gemotoriseerde hypermobiliteit. Voetgangers lijden het meest onder deze omstandigheden, maar de negatieve gevolgen strekken zich uit over de hele maatschappij. Een democratischer mobiliteitssysteem zou burgers in staat stellen om op meer manieren te reizen zonder hun veiligheid, gezondheid en comfort in gevaar te brengen.

Neem vermindering van geweld op als een noodzakelijke doelstelling van het mobiliteitsbeleid

Systemisch geweld - inclusief gender gerelateerd geweld, verkeersgeweld, crimineel geweld en politiegeweld - heeft invloed op wie reist en hoe, wanneer en waar burgers reizen. Het vormt een belemmering voor lopen en fietsen. Desondanks houden vervoersplanners en beleidsmakers vaak geen rekening met de gevolgen van geweld in het vervoersbeleid. Het identificeren van de mate waarin verschillende vormen van geweld aanwezig zijn in lokale contexten, en het opnemen van het terugdringen van geweld als een noodzakelijke doelstelling van het vervoersbeleid, dragen bij aan betere vervoersresultaten.

Verwijder de auto-blindheid uit de beoordelingsmethodieken voor mobiliteitsinvesteringen en neem een breder scala aan alternatieven in overweging

Een visiegestuurde benadering voor het opstellen van mobiliteitsbeleid zorgt ervoor dat de "oogkleppen" voor auto's niet worden ingebed in de processen die ten grondslag liggen aan beleids- en investeringsbeslissingen met betrekking tot onze mobiliteitssystemen. Bovendien moeten beoordelingskaders gericht zijn op het vastleggen van een breder scala aan effecten en

het evalueren van kosten en baten voor alle belangengroepen, met name kwetsbare of kansarme groepen. Een robuust consultatieproces waarbij een breed scala aan belanghebbenden wordt betrokken, kan bijdragen aan het in overweging nemen en uiteindelijk kiezen van de juiste projecten.

Verwijder moto-normatief beleid om de effectiviteit van nieuw loop- en fietsbeleid te vergroten
Het ontwikkelen van beleid voor actieve mobiliteit in een context waarin individuele gemotoriseerde mobiliteit bevoordeeld wordt, zet lopen en fietsen vaak tegenover elkaar en creëert een gevaarlijke omgeving waarin ze met elkaar concurreren om de beperkte ruimte die overblijft na de toewijzing aan gemotoriseerd verkeer. Het is niet genoeg om nieuw beleid en nieuwe maatregelen toe te voegen; bestaand beleid dat het doel, de toewijzing en het gebruik van mobiliteitsruimte definieert rond het maximaliseren van de doorvoer en stromen van (gemotoriseerde) voertuigen moet ook worden heroverwogen en verwijderd. Dit omvat ook het verlagen van snelheden in stedelijke gebieden.

Ontkoppel lopen en fietsen om op de verschillende behoeften van voetgangers en fietsers te kunnen focussen

Beleid op het gebied van actieve mobiliteit moet een duidelijk onderscheid maken tussen lopen en fietsen en moet voorkomen dat beide op één hoop worden gegooid. Lopen en fietsen hebben veel overeenkomsten en voordelen, zoals hun actieve component, die bijdraagt aan betere gezondheidsresultaten. Toch zijn het ook heel verschillende vervoerswijzen die door verschillende groepen voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Ze vereisen verschillende infrastructuur en beleid om ervoor te zorgen dat ze veilig, beschermd en aangenaam gedaan kunnen worden.

Zorg voor toegang tot hoogwaardig collectief vervoer om beter lopen en fietsen mogelijk te maken

Door de schaal van de hedendaagse steden moeten mensen vaak verder en sneller reizen om toegang te hebben tot bestemmingen en mogelijkheden. Lopen, fietsen en andere actieve vervoerswijzen hebben een beperktere actieradius dan gemotoriseerd vervoer. Het verbeteren van de omstandigheden voor voetgangers en het ontwerpen van een effectieve integratie van lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn daarom van vitaal belang om de bereikbaarheid te behouden en tegelijkertijd meer mensen aan te moedigen om te lopen of te fietsen op een

plezierige en veilige manier die de leefbaarheid van steden verbetert en de impact van stedelijk vervoer op het milieu vermindert.

Stem oplossingen voor actieve mobiliteit af op de lokale context

De lokale bevolking is zelf als beste in staat om de eigen behoeften en wensen te kennen. Het is essentieel om beleidsdoelen en interventies duidelijk te definiëren om ervoor te zorgen dat de resultaten wenselijk zijn voor de mensen die er het meest direct mee te maken hebben. Leren van andere steden, regio's en landen is essentieel om wereldwijd goede raamwerken voor actieve mobiliteit te ontwikkelen. Overheden moeten echter top-down benaderingen en geïmporteerde oplossingen zonder lokale betrokkenheid vermijden. Als lokale gemeenschappen niet worden betrokken in betekenisvolle beleidsprocessen in co-creatie, dan zal dat beleid waarschijnlijk niet de beoogde doelen behalen.

Originele titel:

ITF (2023), Improving the Quality of Walking and Cycling in Cities: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 193, OECD Publishing, Paris.

Te vinden op: <https://www.itf-oecd.org/improving-quality-walking-cycling-cities>

Deze vertaling is gemaakt door Angela van der Kloof en Tim Wassenaar van adviesbureau Mobycon, met gebruik van vertaalwebsite Deepl. Eventuele misinterpretatie of fouten in de vertaling zijn voor rekening van hen en niet van de auteurs van het ITF rapport.