

Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

Lessen uit praktijkvoorbeelden

Fietsberaadnotitie - versie 2 - april 2022

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Aanpak 2020	4
3	Aanpak 2021	7
4	Belangrijkste lessen	8
5	Conclusies en Aanbevelingen	13

1 Inleiding

De druk op de openbare ruimte in de Nederlandse steden en dorpen wordt steeds hoger. Er is meer ruimte nodig voor mobiliteit, voor verblijven, maar ook voor klimaat, natuur en groen. Om de leefbaarheid en duurzaamheid te waarborgen moeten planologen, verkeerskundigen en stedenbouwkundigen slim met de beschikbare ruimte omgaan en de juiste afwegingen maken. Maar hoe doe je dat? Hoe ga je hier mee om en hoe pak je dit aan? Deze vragen zijn sinds 2019 actueel. CROW-fietsberaad, Tour de Force en Platform Ruimte Voor Lopen sloegen de handen ineen en hebben verschillende activiteiten uitgevoerd in het kader van de kennisvraag: "Hoe kunnen we gemeenten helpen bij herverdeling openbare ruimte ten gunste van actieve mobiliteit (lopen en fietsen)?"

Deze notitie beschrijft alle activiteiten die we in 2020 en 2021 hebben uitgevoerd en welke lessen, conclusies en aanbevelingen we uit verschillende praktijkcases hebben weten te trekken. Deze notitie is een geüpdatete tweede versie van de notitie uit 2020. In deze nieuwe versie zijn de belangrijkste lessen, conclusies en aanbevelingen uit de activiteiten die we in 2021 hebben uitgevoerd toegevoegd aan die van de versie uit 2020.

1.1 Ruimte voor mobiliteit

Mobiliteit per persoon in het algemeen neemt af¹, maar automobilititeit neemt toe. Dit zorgt voor extra ruimtebeslag en potentiële verkeersonveiligheid. Als we kijken naar de ruimte die wordt ingenomen in de gebouwde omgeving dan zorgt met name autoverkeer (rijdend en parkerend) voor een groot ruimtebeslag. Zeker als je het afzet tegen de hoeveelheid reizigers en het aantal verplaatsingen dat er in de stad mee gemoeid is. De groeiende automobilititeit zorgt dus voor een onevenredig extra ruimtebeslag in verhouding tot het aantal verplaatste personen.

Maar ook het ruimtebeslag door fietsers neemt toe. Ten eerste stijgt het fietsgebruik sterk, op de drukste plekken met zo'n 9% per jaar². Ten tweede zien we de laatste jaren een toenemende diversiteit aan (bredere, snellere) fietsachtige voertuigen die soms hun plek moeten vinden op de rijbaan, maar vaak ook op het fietspad. Denk aan speed pedelecs, elektrische bakfietsen in alle soorten en maten, Birò's en (deel)scooters.

Los van de toenemende ruimteclaims voor het rijdend verkeer, wordt ook de uitdaging groter om al deze verschillende voertuigen te stallen. Voor de auto hebben we dat in de steden al behoorlijk gereguleerd en gefaciliteerd en nu is er ook voor de (deel)fiets steeds meer aandacht. Afgezien van stationsstallingen die in rap tempo groter worden, ontstaat er ook de behoefte om overal waar het druk is inpandige of ondergrondse stallingen te creëren. Maar we zien ook steeds vaker fietsen en andere gestalde voertuigen ruimte innemen die eigenlijk voor de voetganger is bedoeld.

Niet in de laatste plaats neemt ook de ruimtevrage voor de voetganger toe. Die trend is al een paar jaar gaande, waardoor vooral de grote steden steeds steviger voetgangersbeleid zijn gaan maken. Recent is ruimte voor voetgangers een nog belangrijker thema's in onze steden geworden als gevolg van de Coronamaatregelen.

1.2 Ruimte voor verblijven

De gebruiker van de openbare ruimte is niet alleen bezig met verplaatsen, maar ook met verblijven. We willen in onze steden en ook buiten op straat dingen doen als ontspannen, ontmoeten, spelen, winkelen, recreëren, eten en drinken, sporten, yoga of uitrusten. Deze activiteiten in de openbare ruimte dragen bij aan de levendigheid in de steden en dorpen, de economie, onze gezondheid en ons welzijn.

De verblijfsfunctie staat vaak op gespannen voet met de stroomfunctie van een bepaalde ruimte. Op plaatsen waar veel mensen zich verplaatsen is het vaak niet prettig verblijven, en dit geldt vaak ook andersom. Ruimtes die vooral op verblijven zijn ingericht hebben vaak geen efficiënte stroomfunctie (en andersom). Het is van belang om de keuzes in het ontwerpproces te baseren op het doel van de ruimte en er op die manier voor te zorgen dat het ontwerp van de ruimte dat vastgestelde doel reflecteert.

1 Bron: Kennisinstituut Mobiliteit, OVIn data 1999-2018

2 Bron: Gemeente Utrecht

1.3 Ruimte voor klimaat, water, natuur

Door de klimaatverandering en verduurzaming is er ook steeds meer behoefte aan (ruimte voor) nieuwe elementen in de openbare ruimte die er nu nog niet altijd zijn: laadpalen, waterberging, groen om hittestress te verminderen, et cetera. Vaak kunnen deze nieuwe elementen slim ingepast worden in een herontwerp, maar soms nemen deze "nieuwe" functies meer ruimte in beslag. Het is dan ook van belang om de openbare ruimte toekomstbestendig in te richten en klimaatadaptatie, waterberging en natuurontwikkeling mee te nemen in het ontwerpproces.

1.4 Anders inrichten van de openbare ruimte

Om steeds populairder wordende dorps- en stadscentra duurzaam, veilig, bereikbaar én leefbaar te maken of te houden, wordt op veel plekken gewerkt aan het omvormen van ruimte voor auto's naar ruimte voor actieve vervoerswijzen als lopen en fietsen. Daarnaast wordt ook gekeken naar het creëren van meer verblijfsruimte en klimaat adaptieve ruimte.

Zowel fietsers als voetgangers nemen als modaliteit weinig ruimte in beslag in verhouding tot automobilisten, zoals te zien is in figuur 1. Daarnaast brengt het stimuleren en meer ruimte geven aan fiets en voetgangers (in tegenstelling tot meer autoverkeer) vele voordelen met zich mee, zoals een betere luchtkwaliteit, minder broeikasgasemissies, verbeterde volksgezondheid en een aangenamere leefomgeving. Daardoor draagt het geven van ruimte aan deze vervoersmodi ook bij aan het beter economisch functioneren van gebieden.



Figuur 1 Ruimtegebruik verschillende modaliteiten (bron: Gemeente Amsterdam)

Om deze redenen zijn in veel Nederlandse steden straten opnieuw ingericht de afgelopen jaren, waarbij er expliciet is gekozen voor het creëren van meer ruimte voor fietsers en/of voetgangers, vaak ten koste van de ruimte voor de auto. Dit is geen uniek grootstedelijk verschijnsel, maar gebeurt in het hele land. Dit gaat echter niet altijd zonder problemen. Er kan weerstand zijn vanuit stakeholders en ook automobilisten kunnen de transformatie als een achteruitgang ervaren. Ook zijn er andersoortige ruimteclaims zoals voor horeca, groen of klimaatadaptatie. Daarnaast is een nieuwe inrichting ook niet vanzelfsprekend succesvol.

CROW, Tour de Force en het Platform Ruimte voor Lopen willen met deze notitie (decentrale) overheden helpen bij de herverdeling van de openbare ruimte ten gunste van actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen. In 2020 is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar projecten in Nederland, waar expliciet is gekozen voor ruimte voor fietsers en voetgangers ten koste van de auto. Doel is om lessen te kunnen trekken over effecten van deze herinrichtingen, met daarbij aandacht voor achterliggende beleidsdoelen, ontwerpen/ontwerpprocessen, participatie en besluitvorming en evaluatie/monitoring. Dit heeft geresulteerd in de [CROW-Fietsberaadnotitie 'Herverdelling Openbare Ruimte ten gunste van Fietsers en Voetgangers'](#) en 11 inspirerende [factsheets van voorbeelden uit te praktijk](#). Hiermee is de eerste stap gezet in het helpen van (decentrale) overheden bij het complexe vraagstuk over de herverdeling van de openbare ruimte.

In 2021 is het aantal factsheets uitgebreid en zijn er acht praktijkvoorbeelden toegevoegd. Ook zijn er twee ontwerpateliers georganiseerd.

1.5 Leeswijzer

Deze CROW-Fietsberaadpublicatie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de aanpak van de diverse activiteiten uiteengezet. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de aanpak van de onderzochte praktijkvoorbeelden. Hoofdstuk 4 bevat de belangrijkste lessen die getrokken zijn uit deze cases. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies en aanbevelingen en is een samenvattende infographic opgenomen. Van ieder praktijkvoorbeeld is een factsheet gemaakt. Het document met alle factsheets is als aparte bijlage te downloaden in [de Kennisbank van CROW-Fietsberaad](#).

Oproep: Lezers worden aangemoedigd om hun eigen projecten bij CROW-Fietsberaad aan te melden als casus via fietsberaad@crow.nl.

2 Aanpak 2020

De verkenning is gestart met een oproep aan overheden en adviseurs om projecten in te dienen waarbij in meer of minder succesvolle mate openbare ruimte is herverdeeld. Vervolgens is hier een selectie uit gemaakt van elf cases waarvan de projectleiders zijn geïnterviewd. De resultaten van deze interviews zijn besproken in een webinar.

2.1 Selectie

Uit de reacties op een oproep onder gemeenten, aangevuld met eigen kennis, is een groslijst opgesteld van 23 relevante projecten, waarna er uiteindelijk elf gekozen zijn om verder uit te werken. Deze selectie is gemaakt op basis van ruimtelijke spreiding, type en grootte van het project. Daarnaast heeft selectie plaatsgevonden op basis van het antwoord op de vraag in hoeverre er lessen getrokken kunnen worden uit de desbetreffende projecten. Na bestudering van stukken (voor zover aanwezig), is gesproken met de projectleiders van de herinrichtingsopgaven (in elk geval met degene die tijdens de planvormingsfase projectleider was). Op basis hiervan zijn factsheets gemaakt per casus. Deze factsheets vindt u in de digitale bijlage.

Hoewel het de bedoeling was om naast uitgevoerde projecten ook projecten te onderzoeken die zijn vastgelopen of zich nog in een planvormend stadium bevinden, zijn er uiteindelijk vrijwel alleen projecten aangemeld die daadwerkelijk zijn uitgevoerd of in uitvoering zijn. Waarschijnlijk omdat die projecten bekender zijn en met meer trots uitgedragen worden. Er is een mix aan projecten onderzocht in dorpen, stadswijken en stadscentra; projecten waar fietsen, lopen, verblijven of alle drie centraal stonden; en cases waarin de complexiteit zat in het ontwerp of juist in het proces.

2.2 Over de gesprekken

Bij de bestudering van alle cases en het voeren van de gesprekken met de desbetreffende projectleiders is gekeken naar de volgende aspecten, waarbij in elk gesprek wisselende accenten zijn gelegd:

- **Aanleiding en randvoorwaarden**
 - Wat was het op te lossen probleem? Was er een concrete aanleiding?
 - Welke financieringsbronnen zijn gebruikt? Was er op voorhand (voldoende) budget?
 - Welke thema's buiten mobiliteit/openbare ruimte speelden op voorhand een belangrijke rol? (denk aan: duurzaamheid, waterberging, klimaataspecten, leefbaarheid, economische afwegingen)
- **Ontwerp en ontwerpproces**
 - Hoe ziet het feitelijke ontwerp eruit en wat zijn de veranderingen?
 - Was het nodig om ook op netwerkniveau ingrepen te doen om het ontwerp mogelijk te maken?
 - Wat heeft de voetganger concreet gewonnen? En de fietser? En in hoeverre is het ontwerp ten koste gegaan van de bereikbaarheid voor de auto/logistiek?
 - Welke afwegingen zijn gemaakt tijdens het ontwerp?
 - Zijn er concessies gedaan ten opzichte van de uitgangspunten?
- **Proces, participatie en communicatie met stakeholder**
 - Welke stakeholders waren (direct) betrokken bij het ontwerpproces?
 - Hoe is participatie met stakeholders vormgegeven?
 - Waarover mocht men wel en niet meedenken?
 - Was er veel weerstand, door wie? Hoe was die georganiseerd? Hoe is daarmee omgegaan?
- **Resultaat en gebruik**
 - Is de gemeente tevreden met het eindresultaat qua ontwerp? En qua gebruik?
 - Wat vinden de inwoners/gebruikers en stakeholders van de openbare ruimte?
 - Evaluatie: zijn de effecten van de maatregel onderzocht bijvoorbeeld op economie, veiligheid, leefbaarheid, doorstroming of andere aspecten?
 - Wat zou de gemeente nu anders doen? Wat zijn de lessen voor andere gemeenten?

Het bleek niet altijd mogelijk om alle vragen beantwoord te krijgen. Bijvoorbeeld omdat de herinrichting zo recent is, dat er nog geen gelegenheid is geweest om te evalueren. In andere gevallen was de herinrichting langer geleden en hebben de geïnterviewden inmiddels andere functies.

2.3 Webinar

Op 25 juni 2020 is er in het kader van dit project een webinar georganiseerd waar ook een aantal van de geïnterviewde projectleiders aan heeft deelgenomen. Het doel van deze webinar was enerzijds het verspreiden van kennis, en anderzijds het ophalen van feedback. Naast 2 betrokken projectleiders en 3 vertegenwoordigers van CROW en adviesbureau Mobycon waren er ongeveer 45 andere deelnemers waarvan de meerderheid werkzaam bij gemeenten als verkeerskundige. Gedurende deze webinar zijn de elf cases en de lessen die uit deze cases getrokken zijn, gepresenteerd en besproken. In deelsessies zijn vervolgens de drie casussen Groningen, Voorst en Amersfoort meer in detail besproken.

Tevens is op 5 november 2020 een kenniscafé georganiseerd. Tijdens deze online bijeenkomst zijn we, onder leiding van CROW, met de deelnemers en een aantal experts in gesprek gegaan over de herverdeling van de openbare ruimte, ten gunste van fietsers en voetgangers. Tijdens deze bijeenkomst waren 74 deelnemers aanwezig, met diverse achtergronden. Er waren drie sprekers aanwezig van de Gemeente Enschede, Braining the Future, en Mobycon om een aantal mooie casussen te presenteren. Deze casussen etaleerden hoe de fietser en voetganger een hoofdrol kunnen krijgen in de herverdeling van de openbare ruimte. Bekijk [HIER](#) de terugblik.

De volgende elf cases zijn onderzocht:

Gemeente	Naam herinrichting/plan	Gebied	Soort	Status ³
Amersfoort	Bisschopsweg	wijk	Straatontwerp	Uitgevoerd
Den Haag	Laan van Meerdervoort en Javastraat	stad	Straatontwerp	Uitgevoerd
Dordrecht	Damplein Dubbeldam	wijk	Plein/overige openbare ruimte	Uitgevoerd
Eindhoven	Vestdijk/Hartogstraat	stad	Straatontwerp	Uitgevoerd
Groningen	Astraat/Brugstraat	stad	Straatontwerp	Uitgevoerd
Heerlen	Pop-up schoolstraten in Heerlen	wijk	Tijdelijke maatregelen	In voorbereiding
Nijmegen	Waalkade	stad	Openbare ruimte	Uitgevoerd
Rotterdam	Herinrichting Meent	stad	Straatontwerp	Uitgevoerd
Utrecht	Maliesingel	stad	Straatontwerp	Uitgevoerd
Voorst	Rijksstraatweg	dorp	Straatontwerp	Uitgevoerd
Zaanstad	Zaanweg Wormerveer	dorp	Straatontwerp	Uitgevoerd

In tabel 1 staan per casus enkele belangrijke projectkenmerken genoemd zoals de achterliggende doelen, wel of geen netwerkingsrepen elders (afgezien van ingrepen in aansluitende kruisingen etc.) en of de herinrichting wel of geen deel uitmaakte van een groter programma. Op de factsheets in de digitale bijlage staan de kenmerken uitgebreider beschreven.

Sommige herinrichtingen bleken vanuit een enkel doel/aanleiding uitgevoerd te zijn. Andere herinrichtingen bleken vele doelen te combineren. Daarnaast was in bijna alle gevallen in meer of mindere mate ook sprake van het combineren van onderhoudswerkzaamheden aan straat of riool. Daar waar sprake was van meerdere doelen, was vaak ook sprake van meerdere financieringsbronnen.

Naast expliciete doelen om meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, was ook het verbeteren van de verblijfskwaliteit bij maar liefst zeven projecten een belangrijk doel. Bij één project (de pop-up schoolstraten in Heerlen) was het doel zelfs het stimuleren van fietsen en lopen. Het valt daarnaast ook op dat het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers niet per se betekent dat er ook altijd concessies aan de autobereikbaarheid zijn gedaan. Er is meestal sprake van een snelheidsverlaging en minder ruimte voor de auto, maar soms blijft de functie als ontsluitingsweg behouden zoals in Utrecht en Eindhoven. In Dubbeldam was het behouden van parkeercapaciteit en autobereikbaarheid op voorhand een gelijkwaardig doel met het verbeteren van de verblijfskwaliteit. In Den Haag was het niet laten verslechteren van de situatie voor het autoverkeer ook een van de uitgangspunten.

In de helft van de gevallen werd er gewerkt vanuit een programma op (binnen)stedelijk niveau. In Den Haag stond bijvoorbeeld het creëren van meer ruimte voor de fiets centraal, in de andere gevallen werd vooral gefocust op het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Het meest integraal benaderde project is de Vestdijk in

³ Status ten tijde van de interviews

Eindhoven. Hier waren naast de herverdeling van ruimte en het verbeteren van de verblijfskwaliteit ook het verbeteren van de luchtkwaliteit, biodiversiteit en waterberging expliciete doelstellingen.

Tabel 1 Kenmerken van de herinrichting

Casus	Doel is ruimte lopen	Doel is ruimte fietsen	Doel is vergroten verblijfskwaliteit	Doel is ruimte voor auto	Doel is ruimte voor parkeren	Overige doelen (o.a. klimaat, duurzaamheid)	Ingrepen in netwerk elders?	Onderdeel groter programma?
Bisschopsweg Amersfoort	Geen doel	Upgraden fietsroute	Geen doel	Auto is nu te gast in een fietsstraat (30)	Gelijk gebleven	Meer groen	Nee	Onderdeel van fietsprogramma
Smalle delen Laan van Meerdervoort en Javastraat	Ondergeschikt en indirect	Meer ruimte voor fietsen	Geen doel	1 rijstrook minder	Minder parkeren	Geen doel	Nee	Soortgelijke herinrichtingen op meer plekken
Damplein Dubbeldam	Ondergeschikt	Ondergeschikt	Verbetering verblijfskwaliteit	Ruimte voor auto verminderen was geen doel	Gelijk gebleven	Waterberging	Nee	Inrichting op zich niet, wel participatief experiment
Vestdijk/Hartogstraat Eindhoven	Ondergeschikt	Meer ruimte voor fietsen	Verbetering verblijfskwaliteit	Afwaarding route (50>30) en minder brede rijbaan	Geen parkeren meer was er al bijna niet	Luchtkwaliteit primaire aanleiding, waterberging, biodiversiteit	Gaan ook nog gebeuren. Dit was 1e stap	Ja
Astraat/Brugstraat	Meer ruimte voor lopen	Hoofd fietsroutes omleiden	Verbetering verblijfskwaliteit	Nog minder auto, ook geen bus meer	Gelijk gebleven	Veel aandacht voor toegankelijkheid	Ingrepen in diverse netwerken	Onderdeel van herinrichtingsprogramma binnenstad Groningen
Pop-up schoolstraten in Heerlen	Meer ruimte voor lopen, fietsen en steppen	Meer ruimte voor lopen, fietsen en steppen	Verbetering verblijfskwaliteit	Tijdelijke maatregelen	Tijdelijke maatregelen deels op parkeerplekken	Duurzaamheid	Nee	Onderdeel van gemeentelijk programma
Waalkade Nijmegen	Geen doel	Nee, fietsers delen nu met bus	Verbetering verblijfskwaliteit, ook voor evenementen	Geen auto's meer, nog wel bussen	Geen parkeren meer	Meer groen	Nee	Nee
Herinrichting Meent	Meer ruimte voor lopen	Geen doel	Verbetering verblijfskwaliteit	Afwaarding route (50>30) en minder brede rijbaan,	Minder parkeren	Veranderen samenstelling winkelaanbod	Nee	Onderdeel van programma City Lounge
Maliesingel Utrecht	Meer ruimte voor lopen	Meer ruimte voor fietsen	Geen doel	Afwaarding route (50>30) en minder brede rijbaan,	Gelijk gebleven (max 2% vermindering in Utrecht)	Minder verharding, meer vergroening	Nee	Onderdeel van fietsring rond centrum.
Rijksstraatweg Voorst	Geen doel	Geen doel	Verbetering verblijfskwaliteit (historische dorpsstraat terug)	Afwaardering provinciale weg tot erftoegangsweg	Nog steeds mogelijk, niet gereguleerd	Geen doel	Ringweg om dorp	Nee
Zaanweg Wormerveer	Meer ruimte voor lopen	Geen doel	Verbetering verblijfskwaliteit	Snelheidsverlaging. Blijft hoofdroute	Gelijk gebleven	Economie	Nee	Nee

3 Aanpak 2021

3.1 Selectie

Begin 2021 is een prijsvraag uitgezet om meer goede voorbeelden te verzamelen van situaties waar de herinrichting van de openbare ruimte meer ruimte creëerde voor de fietser en de voetganger. De prijsvraag is breed uitgezet en niet alleen onder wegbeheerders. Er zijn 15 voorbeelden ingediend voor de prijsvraag. Uiteindelijk zijn er acht voorbeelden geschikt bevonden. Deze selectie is gemaakt op basis van ruimtelijke spreiding, de soort ruimte (openbare ruimte en geen verkeersruimte), of het project gerealiseerd is en of er daadwerkelijk meer ruimte is gecreëerd voor fietsers en voetgangers. Vervolgens is afzonderlijk gesproken met de wegbeheerders (veelal projectleiders) van de herinrichtingsopgaven. Op basis hiervan zijn factsheets gemaakt per casus.

3.2 Over de gesprekken

Bij de bestudering van alle cases en het voeren van de gesprekken met de desbetreffende wegbeheerders is dezelfde aanpak en vragenlijst gehanteerd als in 2020.

3.3 Ontwerpateliers

Nieuw in 2021 zijn de ontwerpateliers. Doel van de ontwerpateliers is om per atelier met de betrokkenen binnen de gemeente en experts van een adviesbureau te komen tot ontwerp oplossingen voor een casus waarin meer ruimte voor de fietser en voetganger de opgave is. Tevens zijn de ontwerpateliers benut om de lessen uit de CROW-fietsberaadnotitie 2020 te toetsen. In 2021 zijn twee ontwerpateliers georganiseerd, te weten de Besterding in Tilburg en de Muntenbuurt in Nieuwegein. De opgave in Tilburg was om te inventariseren welke meerwaarde het oplevert om de casus niet alleen vanuit een verkeerskundig oogpunt, maar ook vanuit een landschap architectonische benadering te bekijken. Er was nog geen sprake van een ontwerp. Anders dan in Tilburg was er voor de Muntenbuurt in Nieuwegein al wel een ontwerp gemaakt. Doel van het ontwerpatelier was om een verkeerskundig ontwerp en een landschap architectonisch ontwerp te maken en deze te vergelijken met het ontwerp van de gemeente en zo te kijken of dit tot nieuwe inzichten zou leiden.

3.4 Kenniscafé

Op 1 februari 2022 is in het kader van dit project een kenniscafé georganiseerd. Het doel van dit kenniscafé was om de activiteiten uit 2021 toe te lichten en in te zoomen op de hierboven genoemde ontwerpateliers. Er waren ongeveer 75 deelnemers. De terugblik en daarmee meer informatie over de ontwerpateliers is te bekijken in de [terugblik](#).

4 Belangrijkste lessen

De belangrijkste lessen zijn als volgt samen te vatten:

1. Combineer verschillende doelen
2. Werk vanuit een programma
3. Durf te experimenteren
4. Zoek ontwerpers met sociale vaardigheden
5. Neem participatie zeer serieus
6. Wees niet bang voor meningsverschillen
7. Doe een ex-post evaluatie

Uit de analyse van de cases en de interviews met de verschillende projectleiders zijn verschillende lessen getrokken. Hierbij gaat het om lessen over de aanleiding, het ontwerp, maar ook het proces en de participatie. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste lessen uit alle cases samengevat en geclusterd per onderwerp.

4.1 Aanleiding en achtergrond project

4.1.1 Zet de fietser en voetganger centraal (b.v. door toepassen STOMP-principe) en sluit aan bij overkoepelende doelstellingen

De meest succesvolle projecten ten aanzien van de herverdeling van de openbare ruimte hebben meerdere doelen (en budgetten). Dat maakt de opgave complexer, maar levert ook meer kwaliteit op..

Zie casus:
[Utrecht](#)
[Eindhoven](#)
[Rotterdam](#)
[Tilburg](#)
[Nieuwegein](#)

Zoek bij de start van het project dan ook aansluiting bij doelstellingen gericht op het stimuleren van actieve mobiliteit en maak die leidend in het ontwerpproces.

Denk aan doelstellingen ten aanzien van:

- Duurzaamheid
- Gezondheid
- Energie
- Leefbaarheid

Naast dat deze doelstellingen een duidelijke houvast (en toetsingskader) geven, bieden ze ook kansen voor medefinanciering vanuit verschillende programma's. Een te krap budget kan namelijk te weinig opleveren, waardoor het beter is om de verwachtingen bij te stellen of om te wachten en eerst meer budget te vinden

Probeer daarom ook meerdere financieringsbronnen aan te boren en probeer werk met werk te maken (beheer/onderhoud, kwaliteitsverbetering, verbeteren luchtkwaliteit, realiseren doelen water/groen/klimaat, economische stimulering). Zorg ook dat er goed zicht is op externe financieringsbronnen zoals provinciale subsidies of rijkssubsidies op aanpalende onderwerpen (bijvoorbeeld potjes voor fietsroutes). Het stapelen van ambities maakt de herinrichtingsopgave complexer en vereist meer afstemming, maar biedt ook meer kansen.

4.1.2 Werk vanuit een programma

Werk vanuit een programma of integrale visie op verkeer, verblijven en openbare ruimte. En zorg voor flankerende maatregelen op netwerkniveau, voordat je op locatieniveau gaat tekenen. Werken vanuit een programma of integrale visie zorgt voor meer samenhang en verkleint de kans op weerstand tegen een project vanwege eventuele negatieve effecten elders. Bovendien kan er efficiënt en in samenhang worden gehandeld en kan er ook op programmaniveau financiering worden geregeld.

Zie casus:
[Nijmegen](#)
[Rotterdam](#)
[Eindhoven](#)

4.1.3 Aanleiding en achtergrond: overige lessen

De overige lessen zijn:

- Je hoeft niet altijd de auto (drastisch) minder ruimte te geven om toch de verblijfskwaliteit te verbeteren;
- Zie ook bij participatie: stel duidelijke kaders en prioriteiten – dan is het ook makkelijker om achteraf hardere keuzes te maken. Participatie draagt ook bij aan verwachtingsmanagement bij stakeholders;
- Je kunt een pilot met een herontwerp ook gebruiken om te leren en om meer draagvlak te creëren voor toekomstige andere herinrichtingen.

- Houd de doelen eens tegen het licht: Bekijk de openbare ruimte niet alleen vanuit een verkeerskundige benadering, maar kijk ook naar andere doelstellingen. Bij een bredere benadering kunnen verkeerskundige maatregelen ook een middel zijn om andere doelen te realiseren.

4.2 Ontwerp en ontwerproces

4.2.1 Benader het plangebied driedimensionaal => integraal ontwerpen!

Kijk naar de relaties van het plangebied met de omgeving en zet omgevingspsychologische kennis in. Verkeer stopt niet bij de grens van het plangebied. Fiets- en looproutes lopen door of langs het plangebied en hebben herkomst en bestemmingen buiten het plangebied. Door het plangebied in zijn omgeving te beschouwen kunnen bijvoorbeeld keuzes gemaakt worden om fietsroutes belangrijker of minder belangrijk te maken. Als er helderheid op structuurniveau is, kan de inrichting daar vervolgens op aansluiten. De omgevingspsychologie houdt zich bezig met de relatie tussen mens en zijn fysieke omgeving. Voorbeelden zijn de snelheid van rijden, de ongedurigheid van automobilisten, het plezier van fietsen of de locatie waar mensen oversteken. Via de omgevingspsychologie kunnen we kleuren, materialen, locaties van bomen en heggen zo kiezen dat invloed kan worden uitgeoefend op het gedrag in de openbare ruimte.

Pel oplossingen op alle schaalniveaus af. Naast ingrepen op de bestaande parkeer- en verkeerstructuur is het ook de moeite waard om te kijken naar stedenbouwkundige ingrepen ter verbetering van het plangebied. Deze ingrepen vergen een meer 'langer termijn' strategie. Denk bijvoorbeeld aan een transitie van een 'naar binnen gekeerd winkelcentrum' naar een (ten dele) 'naar buiten gekeerd centrum'. Deze strategische keuzes vragen tijd en geld, maar moeten wel overwogen worden.

Betrek bewoners en belanghebbenden vroegtijdig bij het plan. Als eindgebruiker kunnen zij zowel in de planvorming, maar ook bij de uiteindelijke realisatie en het beheer een rol spelen. Betrek ook binnen de gemeente tijdig afdelingen zoals beheer en onderhoud. De beoogde beeldkwaliteit van een ontwerp of een specifieke inrichtingsmaatregel valt of staat met het toekomstig beheer ervan.

4.2.2 Is er één recept voor een goede herinrichting?

Nee. Uit de factsheets blijkt dat de projecten divers zijn qua achtergrond/doelen, setting en ligging en daarmee ook qua ontwerp. Zie voor de lessen per project de factsheets. Bij de lessen focussen we daarom op het ontwerproces.

4.2.3 Durf te experimenteren en bouw tot op zekere hoogte flexibiliteit in

Durf te experimenteren en (beargumenteerd) af te wijken van richtlijnen (bijvoorbeeld door buiten de kaders van Duurzaam Veilig te denken) – zeker voor situaties waarmee we in Nederland nog weinig ervaring hebben.

Denk niet alleen aan fysieke infrastructuur/inrichting, maar zet ook in op gedragsmaatregelen en digitalisering. Daar waar de actieve mobiliteit gestimuleerd wordt kan dat goed worden ondersteund met een gedragscampagne, waarin fietsen en lopen beloond wordt.

Durf in het proces ook externe collega's die niet direct betrokken zijn bij het project mee te laten kijken. Een frisse blik geeft nieuwe inzichten. Door mensen die niet betrokken zijn bij het project een dag mee te laten denken, ontstaan nieuwe varianten en mogelijkheden. Ook kan een frisse blik bijdragen aan een meer gedragen plan.

Zie casus:
[Groningen](#)
[Heerlen](#)
[Nieuwegein](#)
[Tilburg](#)
[Zaanstad](#)

Qua participatie kunnen belanghebbenden, ondernemers en bewoners ook een goede rol vervullen in de planvorming. Zij zijn de uiteindelijke gebruikers van het gebied. Daag ze uit, bijvoorbeeld door een prijsvraag uit te schrijven voor een creatief ontwerp.

Daaraan gekoppeld is het nodig om een zekere mate van flexibiliteit in je ontwerp in te bouwen voor een divers programma of eventuele kleine aanpassingen achteraf. Probeer risico's en kosten zowel van tevoren als gedurende het ontwerpproces goed in te schatten. Flexibiliteit is aan te bevelen om onvoorziene effecten van het ontwerp tegen te gaan. Door het inbouwen van flexibiliteit in het ontwerp kun je het gebruik verbeteren door op een later moment aanpassingen door te voeren. Een goed ontwerp is één ding, maar een openbare ruimte gaat pas goed functioneren als deze ook goed gebruikt en geprogrammeerd wordt door het organiseren van activiteiten en goede communicatie. Inwoners, ondernemers en bezoekers dragen daar allemaal aan bij.

4.2.4 Creëer ruimte en durf te kiezen!

Een gebrek aan ruimte is in alle plannen een issue. Wil men meer ruimte creëren voor fietsen, wandelen en verblijfskwaliteit, dan neemt de druk op de ruimte vraag toe. Creëer ruimte voor deze belangrijke doelen. Dit kan enerzijds worden gevonden door het verminderen van een bepaalde ruimteclaim (bijvoorbeeld autoparkeren), maar ook door te zoeken naar multifunctioneel ruimtegebruik en het in tijd faseren van het programma. Dit kan relatief eenvoudig door bijvoorbeeld:

- het introduceren van shared-space;
- het auto-te-gast-principe voor expeditievoertuigen in voetgangersgebied;
- laden en lossen alleen toestaan buiten winkeltijden;
- het bevestigen van verlichting en signaturen aan gevels en spandraden.

Vergaande oplossingen zijn het introduceren van een tweede niveau voor het stapelen van parkeren of het toevoegen van kwalitatieve verblijfsruimte.

Ga daarnaast in het proces op zoek naar meningsverschillen en zet ontwerpers en experts in met sociale vaardigheden. Neem ook de dwarsdenkers mee, vergroot in het begin van het planproces de verschillen uit en kies nieuwe invalshoeken om het plangebied te benaderen. Van belang dat met respect naar elkaar toe de discussie wordt gevoerd.

Participatie: betrek mensen die weten hoe het in de praktijk functioneert. Vanuit de Fietsersbond is bijvoorbeeld vaak kennis aanwezig over het gebruik van fietsvoorzieningen. Die praktische kennis helpt bij het zoeken naar duurzame oplossingen voor de toekomst.

4.2.5 Zet ontwerpers, en experts in met goede sociale vaardigheden

Goede ontwerpers en inhoudelijke experts met goede sociale vaardigheden zijn erg belangrijk. Enerzijds moeten ze goed kunnen luisteren naar de input van stakeholders en die proberen mee te nemen in het ontwerp, voor zover de kaders dat toelaten. Het betekent ook dat er bereidheid moet zijn een ontwerp eventueel aan te passen als blijkt dat er binnen kaders en uitgangspunten wellicht veranderingen wenselijk zijn die op meer draagvlak kunnen rekenen. Aan de andere kant kan ook niet zomaar buiten de kaders worden gewerkt. Soms is dat onmogelijk om geen valse verwachtingen te wekken. Soms is iets technisch of in de planning/ uitvoering niet mogelijk. Het moet goed aan stakeholders uit te leggen zijn waarom iets niet kan. Daarnaast is het van belang om aan stakeholders uit te leggen wat de effecten van keuzes zijn, omdat zij daardoor een betere rol kunnen spelen in het ontwerpproces en weerstand voorkomen kan worden.

Zie casus:
[Amersfoort](#)
[Heerlen](#)
[Tilburg](#)
[Voorst](#)

Wanneer we ruimtelijke ontwerpmiddelen op de juiste manier kiezen en inzetten kunnen we daarmee niet alleen maatschappelijke, esthetische of leefbaarheidsdoelen halen maar ook invloed uitoefenen op verkeerskundige aspecten.

4.2.6 Ontwerp en ontwerpproces: overige lessen

De overige lessen zijn:

- Ga pas ontwerpen (en participeren) als het programma van eisen, het budget en de bijzondere kostenposten scherp zijn. Zie geen (beleids)uitgangspunten en kostenposten over het hoofd;
- Denk vanuit de gebruiker en zijn beleving. Het feitelijke gedrag van de gebruikers van een ruimte is uiteindelijk bepalend. Dat kan met een ontwerp deels uitgelokt worden, maar ook aan programma- en flankerend beleid;
- Visualiseer het ontwerp (ook i.v.m. participatie) omdat de herinrichting dan meer gaat leven bij stakeholders en bewoners. Indien het een ingrijpende verandering behelst is het modelleren van een ontwerp in 3D aan te raden;
- Grijp een functionele herindeling aan om de inrichting ook mooier te maken;
- Begrijp het probleem: ga op zoek naar de vraag achter de vraag.

4.3 Participatie

4.3.1 Neem participatie uiterst serieus en streef naar mede-eigenaarschap

Dit is misschien wel de belangrijkste les die door alle projectleiders is genoemd. Neem participatie door stakeholders zeer serieus! Laat meedenken en meebeslissen waar mogelijk. Schets vroeg de kaders en durf het daarbinnen aan om eventueel ook het ontwerp of het opstellen van ontwerpuitgangspunten mede door stakeholders te laten plaatvinden (zoals bijvoorbeeld in Dubbeldam en Amersfoort is gebeurd). Streef hoe dan ook naar het tot stand brengen van mede-eigenaarschap en medeverantwoordelijkheid. Stakeholders krijgen daarmee meer inzicht in het gemeenschappelijk belang en gaan daardoor kritisch meedenken en bijdragen aan het succes.

Zie casus:
[Amersfoort](#)
[Den Haag](#)
[Dordrecht](#)
[Heerlen](#)

Faciliteer daarnaast het participatieproces goed. Liefst met een onafhankelijke voorzitter of een gespecialiseerde begeleider. Het bespaart tijd, geld en 'gedoe' en een onafhankelijk persoon of bedrijf wordt er minder snel van verdacht partijdig te handelen. Ook een onafhankelijke voorzitter/begeleider wordt vaak door de gemeente betaald. Het is echter van groot belang dat de gemeente hem of haar onafhankelijk laat optreden binnen duidelijke vooraf afgesproken kaders. Zorg in het participatieproces daarnaast voor gezamenlijke kennisontwikkeling waardoor iedereen een basisbegrip heeft van de effecten van bepaalde (ontwerp)keuzes.

4.3.2 Wees niet bang voor meningsverschillen

Meningsverschillen doen zich bijna altijd voor. Het gaat dan meestal niet over meningsverschillen over de uitgangspunten (bijvoorbeeld minder parkeren of minder ruimte voor de auto), maar vaak over de details. Het gaat niet alleen om het overbruggen van eventuele meningsverschillen tussen een gemeente enerzijds en de stakeholders anderzijds, maar ook over meningsverschillen tussen stakeholders onderling omdat zij soms tegengestelde belangen hebben.

Zie casus:
[Amersfoort](#)
[Zaanstad](#)

Door het uitspreken van meningsverschillen en door te proberen aan weerstand tegemoet te komen (binnen de echt harde kaders), wordt goodwill gekweekt en wordt de kans groter dat partijen elkaar iets gunnen. Door de in subparagraaf 4.3.3 genoemde lessen op te volgen is de kans groter dat wrijving leidt tot glans en uiteindelijk tot een betere uitkomst. Het werken vanuit een groter programma kan helpen bij het oplossen van meningsverschillen, omdat er dan op een hoger strategisch niveau al beslissingen zijn genomen over de kaders.

4.3.3 Participatie: overige lessen

Onderstaande lessen kunnen in de praktijk vaak worden gekoppeld aan bovenstaande lessen in de subparagrafen 4.3.1 en 4.3.2:

- Vertrouwen, respect en draagvlak moet je verdienen. Neem dus alleen al daarom de tijd voor een goed en gedegen proces. Kom afspraken na en zorg voor een goede bestuurlijke rugdekking;
- Wees duidelijk waar wel en niet over gesproken mag worden (duidelijke kaders). Houd je ook aan de afgebakende scope. Hoeveel ruimte je ook geeft: de gemeente houdt altijd de regie;
- Denk aan 1^e en 2^e lijnsparticipatie (verschillende groepen hebben een verschillende hoeveelheid aandacht nodig tijdens het proces). En uiteraard aan een-op-een communicatie met bepaalde stakeholders vanuit bijzondere belangen. Vergeet bij belangrijke projecten niet alle inwoners van de gemeente goed te informeren, beperk je niet tot de direct aanwonenden;
- Maak gebruik van de energie die er bij stakeholders en bewoners al is;
- Probeer grote veranderingen in impressies (3D) inzichtelijk te maken. Dit zorgt voor meer begrip bij de mensen die moeite hebben met het lezen van technische tekeningen;
- Schenk veel aandacht aan overlast tijdens de uitvoering. Soms maken stakeholders zich daar tijdens het ontwerpproces drukker over dan over details in het ontwerp zelf;
- Zorg voor een divers aanbod aan participatiemogelijkheden en vergeet daarbij ook toegankelijkheid voor allerlei groepen mensen niet (kinderen, ouderen, slechtzienden, mindervaliden etc.).

4.4 Monitoring en Evaluatie

4.4.1 Voer een evaluatie van het project uit.

Binnen een projectmatige benadering is het evalueren en meten van de effecten achteraf niet standaard opgenomen in de aanpak. Dat geldt zowel voor het gebruik van de nieuw ingerichte openbare ruimte als ook de neveneffecten elders door bijvoorbeeld het ontmoedigen of verbieden van bepaalde verkeersstromen. Het is echter bij dit type project goed om te leren van de gehanteerde aanpak. Evalueer daarbij niet alleen het ontwerp, maar ook het participatieproces. Probeer bij een gefaseerde aanpak ook tussentijds te monitoren om in de gaten te houden of het idee werkt. Door data te kunnen aanleveren van eerdere (vergelijkbare) fasen van een project kan ook weerstand weggenomen worden in vervolgfases. Ook maakt dataverzameling en evaluatie het mogelijk om de plannen aan te passen of eventueel extra flankerende maatregelen nemen.

Zie casus:
[Utrecht](#)
[Voorst](#)

4.4.2 Voer een nulmeting uit

Evaluaties vormen nu vaak de restpost in een project, waar pas in een laat stadium over wordt nagedacht. Door het uitvoeren van een goede evaluatie kunnen missers in volgende projecten worden voorkomen. Het is van belang om vooraf een goede nulmeting te doen, zodat achteraf de effecten ook meetbaar zijn. Resultaten vanuit deze evaluaties helpen om tijdens volgende plantrajecten verbeteringen aan te brengen, de successen helpen voor meer draagvlak. Voorbeelden zijn een enquête onder de bewoners van het gebied over de leefbaarheid in het gebied of hun vervoerswijzekeuze, (fiets)parkeeronderzoeken, verkeerstellingen, etc.

4.4.3 Overige lessen

De overige lessen zijn:

- Vier je successen. Het ultieme voorbeeld is, als stakeholders zelf het voortouw nemen bij het vieren van successen.
- Een grondige verbetering van verblijfskwaliteit lijkt ook te leiden tot een economisch beter draaiende straat (winkels, horeca).
- Het niet meer vlak voor de deur kunnen parkeren lijkt anno 2020 niet meer een wijdverspreide zorg te zijn bij winkeliers in de meeste binnensteden. Wees daar dus ook niet bang voor.

5 Conclusies en Aanbevelingen

5.1 Conclusies

Allereerst constateren we dat de onderzochte casussen divers zijn qua achtergrond en setting en mede daardoor veel inzichten opleveren. Verwacht mag worden dat er nog een hoop te leren valt van andere nog niet onderzochte cases.

We zien ook een aantal terugkerende lessen, die zijn in het vorige hoofdstuk als belangrijke lessen gepresenteerd. Het is goed om te zien dat op veel plekken in Nederland werk wordt gemaakt van het vertalen van beleidsmatige doelen in een herinrichting van openbare ruimte waarbij er veel aandacht is voor participatie en waarbij de auto in enige matige plaats maakt voor lopen, fietsen, verblijven en groen.

Uit de verschillende activiteiten blijkt dat de tijd dat herinrichtingen louter functioneel zijn en verkeersdoelen dienen voorbij is. Maar het kan altijd nog integraler en dat moet misschien ook gezien de verschillende ontwikkelingen die we aan het begin van deze memo hebben geschetst.

5.2 Aanbevelingen voor vervolg

Belangrijkste aanbeveling is uiteraard om de lessen uit de negentien cases ter harte te nemen.

Daarnaast doen we de volgende aanbevelingen:

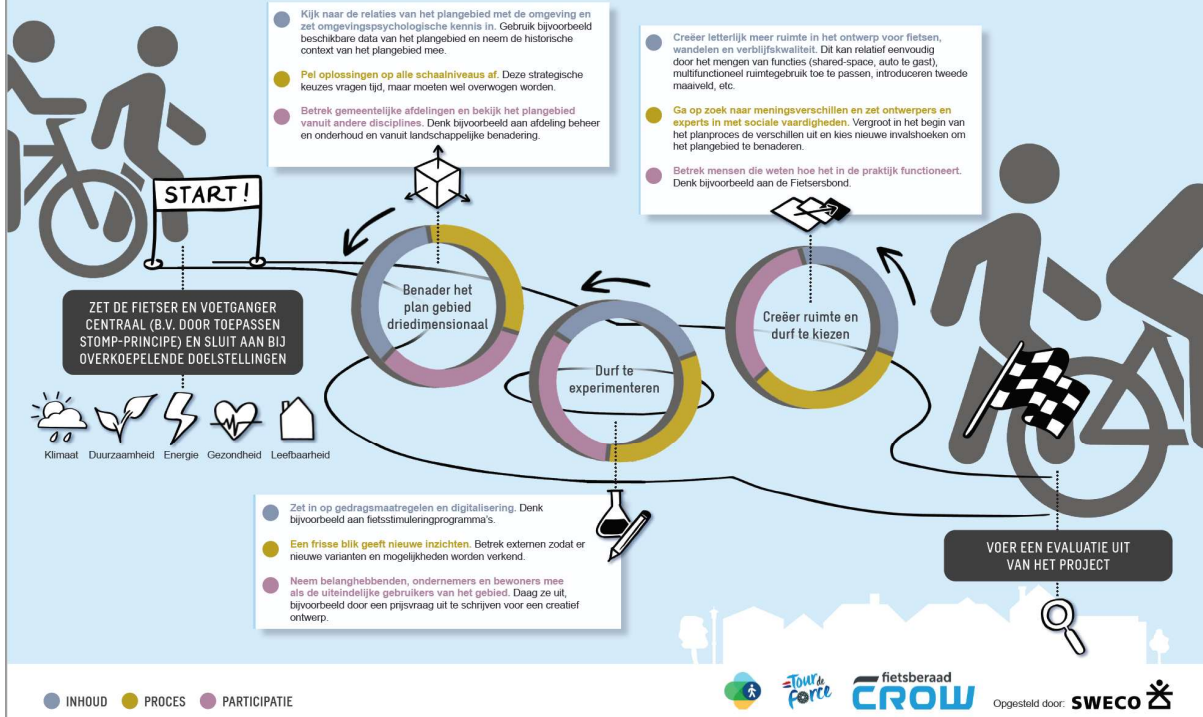
- Zeker bij ingrepen in het netwerk is het van belang om vooraf intensiteiten van verschillende modaliteiten goed in beeld te hebben. Dat was nu niet altijd het geval. Ook zijn lang niet altijd de verwachte en onverwachte effecten van de ingreep gemonitord en geëvalueerd, het is raadzaam dit wel te doen zodat er van geleerd kan worden.
- Er valt veel te leren van de burens. Deze negentien cases bieden goede eerste lessen, maar er is meer in de wereld. We kunnen ook veel leren van voorbeelden elders, wellicht ook in het buitenland waar vaak sprake is van een achterstand qua lopen en fietsen en waar soms een grote inhaalslag wordt gemaakt. Een leuke website waar in elk geval veel foto's van vroeger en nu te zien zijn is <https://www.urb-i.com/before-after>.

5.3 Infographic

Om de conclusies en aanbevelingen van alle diverse activiteiten die we in 2020 en 2021 hebben uitgevoerd op een overzichtelijke manier te presenteren is een [infographic](#) ontwikkeld. Deze infographic is geen handleiding maar biedt een handvat voor herinrichtingsprojecten waar meer ruimte voor de fietser en de voetganger wenselijk is.

Zo maak je meer ruimte voor fietser en voetganger

Tips voor in de praktijk



Colofon

Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

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 winst oogmerk 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.

Over Tour de Force

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Na het succes van de 1e etappe, met de Nationale Agenda Fiets, schakelen we nu een tandje bij. In de 2e etappe gaan we voor de Schaalsprong Fiets!