

Webinar 13 mei 2020

Mobiliteit tijdens en na Corona

Dirk Lauwers

Onderzoeksgroep Stedelijke Ontwikkeling
Faculteit Ontwerpwetenschappen – UAntwerpen

Vakgroep Civiele Techniek
Faculteit Ingenieurswetenschappen
en Architectuur - UGent

Universiteit Antwerpen



Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

Lockdown mobiliteitsbeperking ‘blijf in uw kot’ vs hypermobiele Pre-Corona samenleving?

	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1	OVG 5.2
Aantal verplaatsers	7221	1339	1318	1211	1229	1246	1257	1199
Aantal niet-verplaatsers	1567	369	341	382	385	392	388	401
Totaal aantal respondenten	8788	1708	1659	1593	1614	1638	1645	1600
Percentage verplaatsers	82,17%	78,40%	79,45%	76,02%	76,15%	76,07%	76,41%	74,94%
Percentage niet-verplaatsers	17,83%	21,60%	20,55%	23,98%	23,85%	23,93%	23,59%	25,06%

2007 2016

Vervoersarmoede, nooit van gehoord?

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG 5.2: <https://www.mobieltvlaanderen.be/ovg/>



Mobiliteit, het nieuwe normaal?

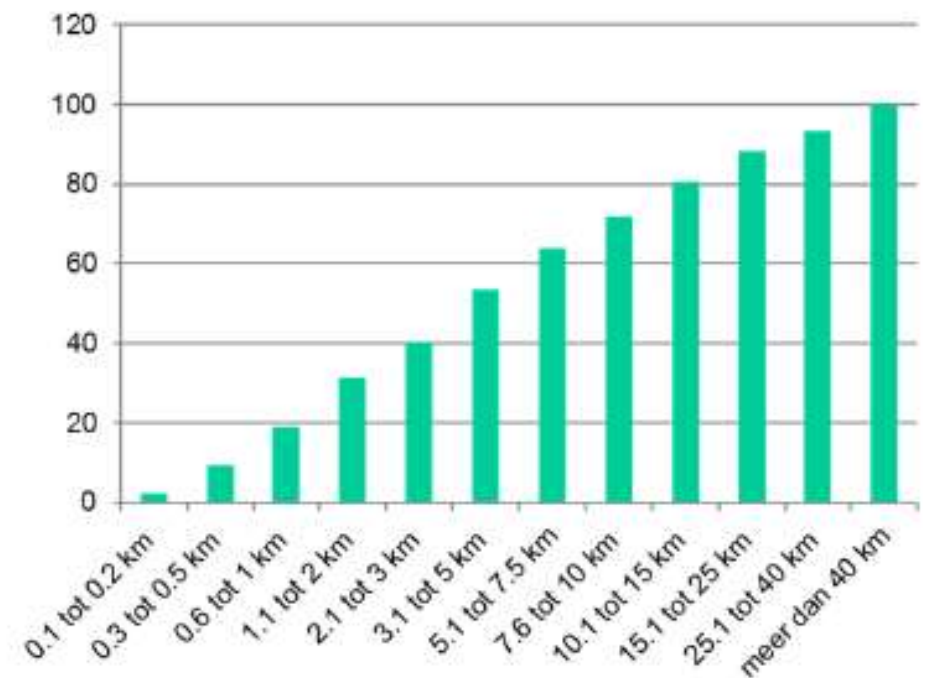
Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

Lockdown mobiliteitsbeperking 'blijf in uw buurt' vs hypermobiele Pre-Corona samenleving?

19 % verplaatsingen < 1km

53 % verplaatsingen < 5 km

72 % verplaatsingen < 10 km



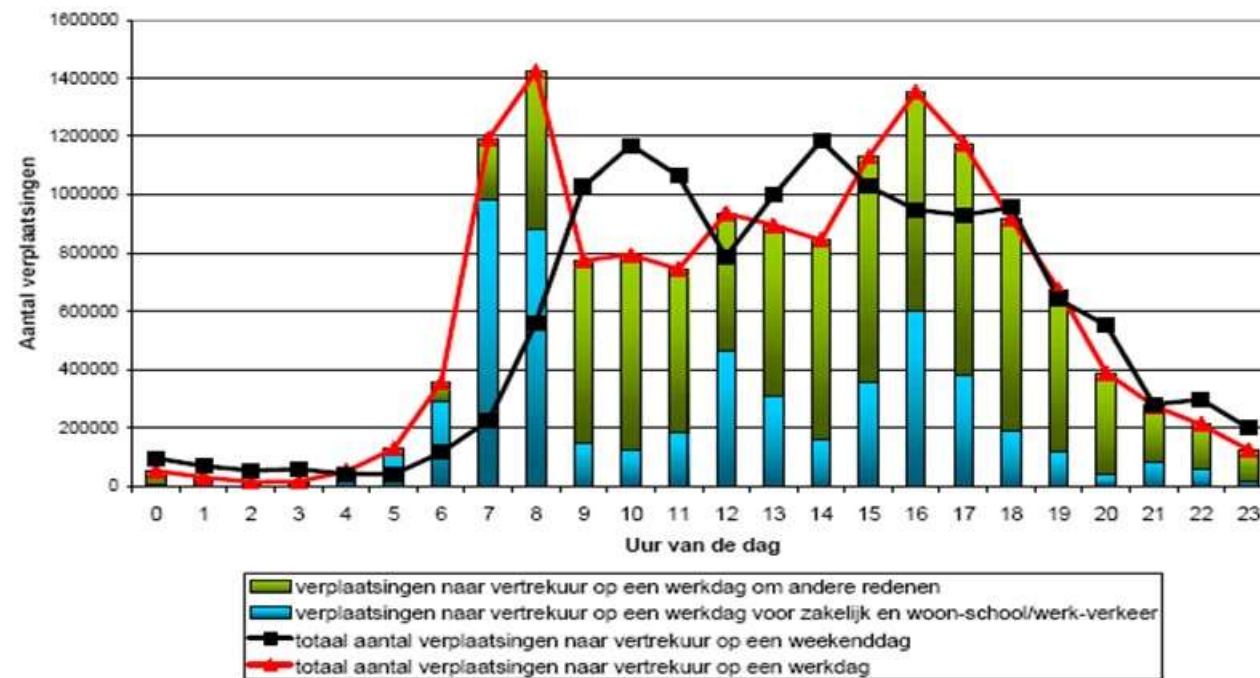
Bron Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG 4.3: <https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

Overbeklemtoning beeld lange (dagelijkse) verplaatsingen?

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

‘Noodzakelijke verplaatsingen’ – ontwerpen op piekbelasting?



Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001, Deel 3B: Bijlage analyse personenvragenlijst.



Twee derde avondpiek bestond uit niet-pendelmobiliteit

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: i.v.m. evolutie van het virus

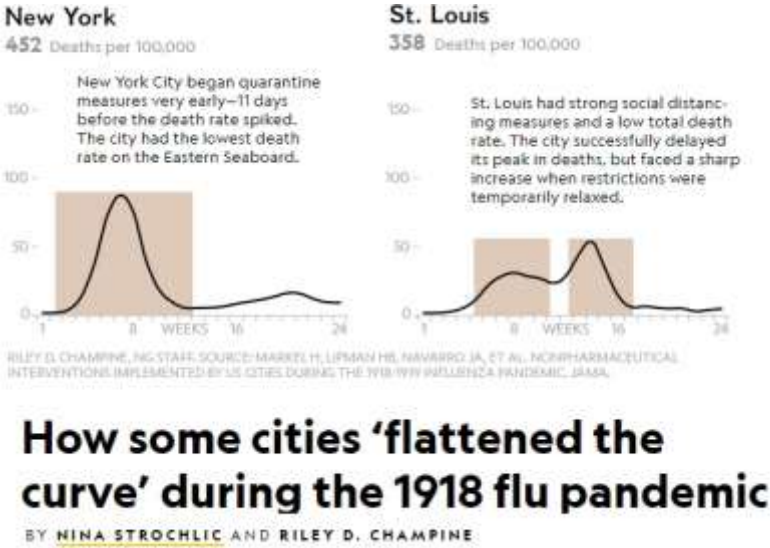


Nieuws > Buitenland

Duitse topviroloog waarschuwt voor “krachtigere tweede coronagolf”



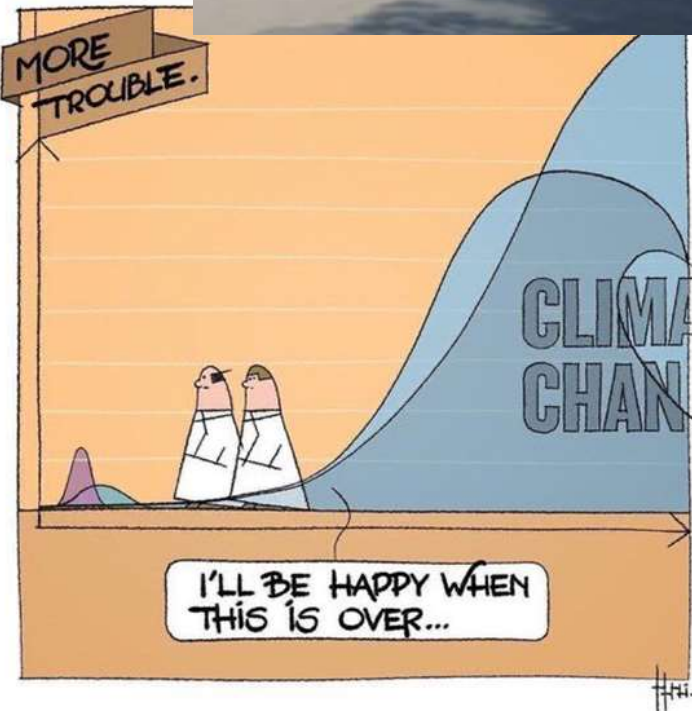
Christian Drosten is een Duitse topviroloog naar wie geluisterd wordt.



WINDEROSIE KNAAGT AAN ZANDERIGE BODEMS

Het stuift op de Vlaamse akkers

Langdurige droogte en stevige wind: de voorwaarden zijn vervuld voor erosie op Vlaamse zandgronden.

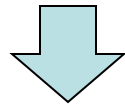


En wat brengen nieuwe crisissen?

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens 'exit'(s)
OV aandeel



Quid deelmobiliteit?



Travelers stand around social distancing floor markers at Gare du Nord railway station in Paris on May 4. Photographer: Nathan Laine/Bloomberg

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens ‘exit’(s)

Encourage cycling and walking after lockdown, UK mayors told

Boris Johnson uses call with regional leaders to stress importance of keeping cars out of city centres


- Coronavirus - latest updates
- See all our coronavirus coverage



▲ The prime minister talked about encouraging the use of clean, green travel in his call with the 'MP' group of mayors. Photograph: format4/Alamy

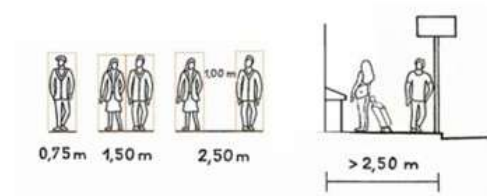
Boris Johnson has told regional leaders to encourage people to commute on foot or by bike to help avoid a dramatic increase in car use when lockdown restrictions are partially lifted.

Actieve mobiliteit aandeel 
Gezondheidsafstand (1,5 meter?)

 Or des outils juridiques et techniques existent déjà et peuvent être mis à profit pour concilier distanciation physique et augmentation du nombre de piétons durant la période transitoire du déconfinement.



LA CIRCULATION DES PIÉTONS: LES RECOMMANDATIONS



La réglementation accessibilité prévoit une largeur minimale de cheminements sans obstacle de 1,40 m. Le Cerema recommande une largeur de 2,50 m pour les trottoirs. Cette recommandation concerne le trottoir banal sur lequel on chemine et où il n'est pas prévu de stockage de piétons. Le contexte actuel montre bien l'importance de ces exigences et que les règles de distanciation physique peuvent difficilement être respectées en-dessous de cette largeur de 2,50 m recommandée.

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens 'exit'(s)

Mondmasker straks ook
verplicht in Vlaamse
winkelstraten?



Actieve mobiliteit aandeel 
Gezondheidsafstand (1,5 meter?)



Of toch niet: mondmasker als alibi?

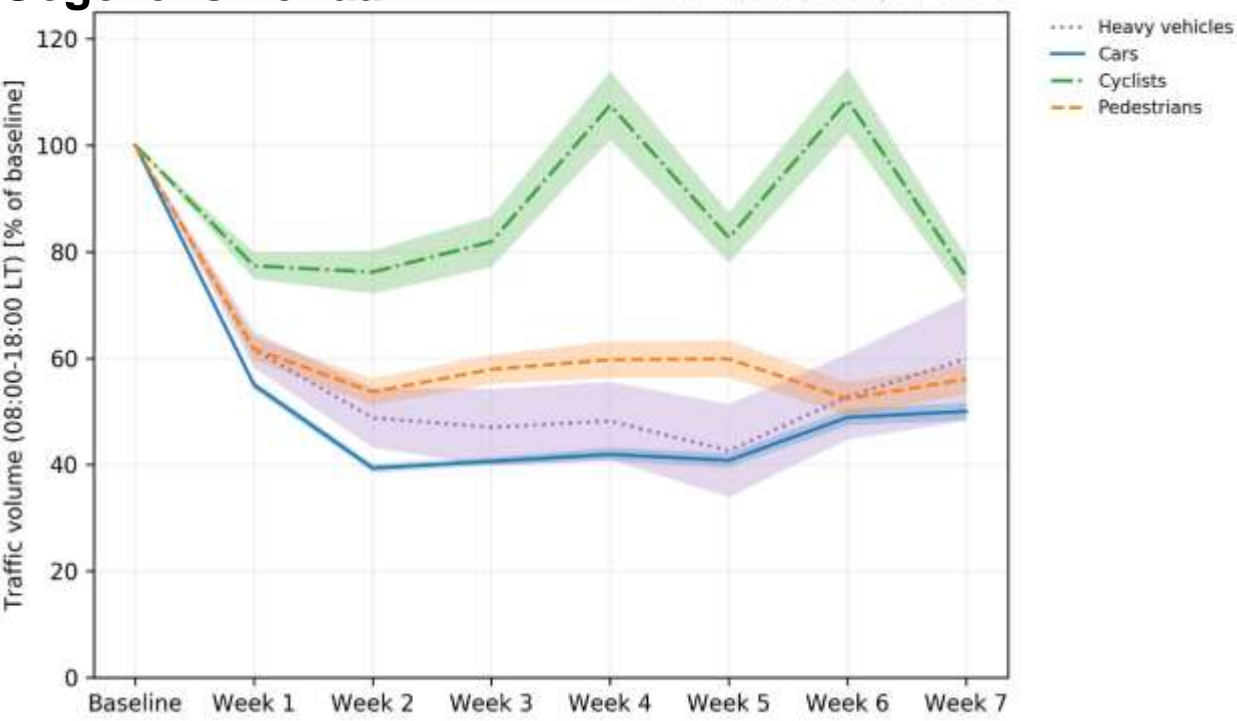
Bronnen: DS 12/05/20 en LeSoir

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down

Mobiliteitsshifts

Gegevens Telraam



De coronacrisis verschrompelt de inkomsten van de NMBS. Doordat nog maar 10 procent van het reguliere aantal passagiers de trein neemt sinds de invoering van de strenge maatregelen rond social distancing en het promoten van thuiswerken, ziet de spoorwegmaatschappij maandelijks 70 miljoen euro minder binnenkomen dan anders.

Aantal reizigers bij De Lijn daalt fors vanwege coronacrisis

JG | 26 maart 2020 | 14u26 | Bron: Belga



De Lijn telt 92 procent minder reizigers op haar voertuigen.

Maar exit kan leiden tot nieuwe shifts afhankelijk. toegelaten activiteiten

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down



'Deze situatie geeft ons de kans om onszelf opnieuw uit te vinden; we kunnen een reset knop indrukken'

ONDERNEMER BINNENSTAD



Mobiliteit heeft te maken met waar je naar toe wil

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down



<https://www.tijd.be/dossiers/coronavirus/een-blokje-om-als-wereldreis/10226001.html>

Mobiliteit heeft te maken met waar je wil zijn (niet per sé van A naar B)

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's

‘contact in openbaar domein + openbaar vervoer vermijden’ --- **auto**



Photographer: Qilai Shen/Bloomberg

Hyperdrive

The Car Is Staging a Comeback, Spurring Oil's Recovery

Bloomberg News

10 mei 2020 13:00 CEST Updated on 11 mei 2020 07:16 CEST

► Cars are becoming the de-facto means of transit post-lockdown

1.scenario: openbaar vervoer shift naar auto



Police officers stand guard at a toll station of an expressway after travel restrictions to leave Wuhan, the capital of Hubei province and China's epicentre of the novel coronavirus disease (COVID-19) outbreak, were lifted. (REUTERS)

Chinese cities clogged with traffic
but not many are complaining.

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's

'contact in openbaar domein + openbaar vervoer vermijden' --- auto

'stedelijke dichtheid als probleem' --- stadsvlucht



Rik Torfs @torfsrik · May 9

"Ons huis en onze tuin zijn meer dan ooit 'the places to be' om heerlijk te ontspannen en te genieten." Vorig jaar moesten we nog dicht bij elkaar gaan wonen in de stad, zoals de ouderen onder ons zich zullen herinneren.

41

46

487



De stadsvlucht van jonge gezinnen in Vlaanderen neemt toe. Gent pakte onlangs uit met cijfers: de stad groeit, maar op conto van buitenlandse migranten. Ondertussen zijn er meer jonge gezinnen die de stad verlaten dan omgekeerd. Die exodus zal door de crisis worden versterkt, vreest socioloog en ruimtelijk expert Pascal De Decker (KU Leuven). 'Wie twijfelde, krijgt de beslissende duw. Het coronavirus is de beste reclame voor de private woning met tuin. Het individuele model wordt sterker.

Zie: onderzoekers woonvoorkeuren - mobiliteitsgedrag

Wuhan exit

populistische opiniemakers

https://www.standaard.be/cnt/dmf20200508_04951870

WORDEN DE STEDEN WINNAARS OF VERLIEZERS VAN CORONA?

**Als de stad plots niet groter is
dan een balkon en een koertje**

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's

Naar duurzame mobiliteit? – **Afhankelijk beleid**

Zie de 4 V's gebaseerd op D. Banister

Verminderen

Verkorten

Veranderen

Verschonen

The sustainable mobility paradigm
David Banister
Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK
Available online 19 November 2007

2. Het nieuwe normaal: exit lockdown en reset

Opinie Dirk Lauwers

Mobiliteit is de blinde vlek in onze exitstrategie



DeMorgen.



De E40 ter hoogte van Zandvoorde is zo goed als leeg tijdens de lockdown. Beeld Wouter Van Vooren

Dirk Lauwers is mobiliteitsexpert aan de universiteiten van Gent en Antwerpen.

* Exclusief voor abonnees door **DIRK LAUWERS** 4 mei 2020, 8:00

De V van verminderen (van mobiliteit)

#lockdown #digital



Onderwijs in coronatijd Specialist

Hoe doe je aan afstandsleren?

Post corona zal niets meer hetzelfde zijn, hoor je vaak. Maar wat betekent dat concreet voor je werk en kantoor? We zetten vijf voorspellingen op een rijtje.

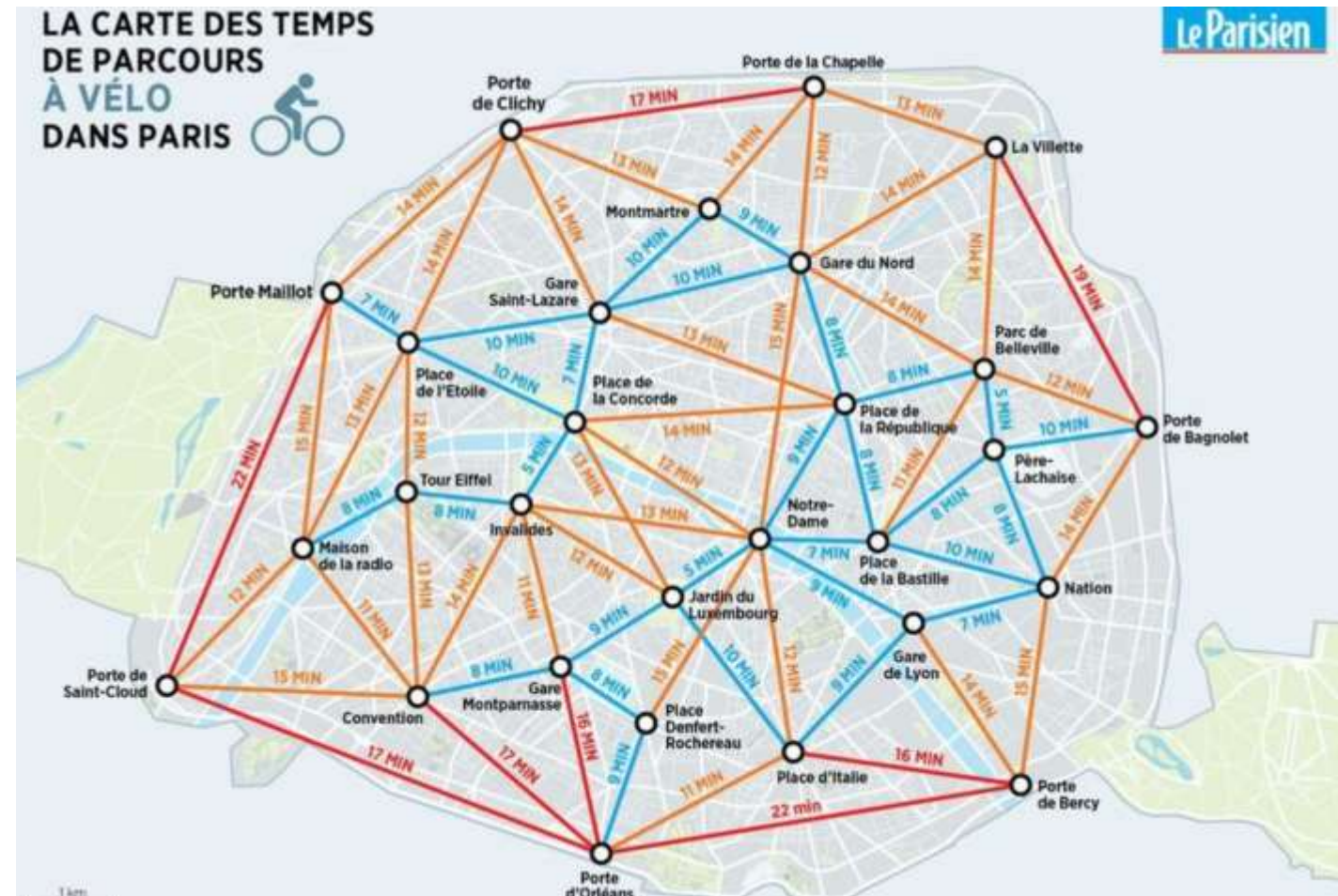
5. Meer thuiswerk

De voorbije weken stonden, met onder meer al die online meetings, in het teken van de grootste digitale training ooit. "Thuiswerk zal toch blijven. Niet voor de hele werkweek zoals nu. Maar we hebben genoeg van de voordelen geproefd, zoals minder verplaatsingen, om het ingeburgerd te houden", stelt hij.



<https://www.voka.be/digitaletransformatie>

#buurt en #bikeability



De V van veranderen (van vervoerswijze)

#modalshift

#bikeability

Less cars

+

less speed more city



Brussel



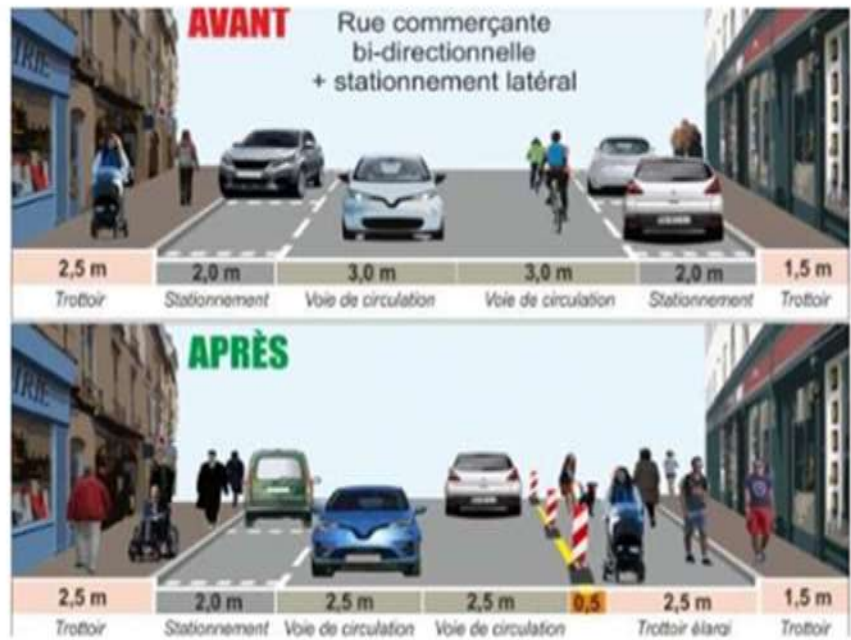
Brugge

Lakmoesproef: 8 tot 88? #transportjustice

De V van veranderen (van vervoerswijze)

#modalshift

#walkability



Vijfhoek wordt proeftuin voor nieuw mobiliteitsplan: “Verkeer uit de wijken halen”

wachtzones: Brugge bereidt zich voor op massa shoppers



De V van verschonen (van verkeer)

#bevorderen schone voertuigen

**Staatssteun voor
luchtvaartmaatschappijen: niet zonder
sociale en klimaatgaranties**

door Greenpeace Belgium • 4 mei 2020

**Onuitgegeven coalitie van Groen,
CD&V en Open Vld sluit deal over
vergroening bedrijfswagens**

IB | 06 mei 2020 | 04u20 | Bron: Belga



Opheffing aangepaste regeling omwille van de coronacrisis

Vanaf **11 mei 2020** worden de tijdelijke maatregelen omwille van de coronacrisis opgeheven en zijn de LEZ-regels opnieuw actief. Bestuurders die met hun niet-toegelaten voertuig de LEZ willen inrijden, moeten vanaf **11 mei 2020** een toelating of een LEZ-dagpas kopen.

Sinds 1/01/2020 zijn de [LEZ-voorwaarden strenger](#). Alle informatie vindt u op de website.

Een vijfde V: verblijven?

Bewegen én verblijven in publiek domein zonder voertuig

Ruimte om in stad of dorp te zijn



People have dinner in a so-called quarantine greenhouses in Amsterdam, on May 5, 2020 as the country fights against the spread of the COVID-19, the novel coronavirus.

Meer m² en anders?

Forum- & ontmoetingsfunctie van de stad? Of dorpsplein?

Een vijfde V: verblijven?

Bewegen in publiek domein zonder voertuig én verblijven

Ruimte om in stad of dorp te zijn



Vilnius, the capital of the Baltic nation of Lithuania, is moving its bars and restaurants outside into non-traditional public spaces. The move is meant to help businesses deal with physical distancing requirements. (Mykolas Alekna)



Quid privatisering van open domein?

Terrascultuur in 1,5 meter samenleving?

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming - draagvlak

Mee onderkend door: Bouwmeesters: Leo Van Broeck (Vlaams Bouwmeester) Chantal Dassonville (Cellule Architecture Fédération Wallonie-Bruxelles) Krislaan Bonet (Bouwmeester Maitre Architecte Brussel) Christian Rapp (Stadsbouwmeester Antwerpen) Peter Vanden Abeele (Stadsbouwmeester Gent) Georges Mailla (Bouwmeester de Charleroi) Stefan Devoldere (Stadsatelliet Oostende) Oud-bouwmeesters: Bob Van Reeth (architect, eerste Vlaams Bouwmeester 1996-2005) Marcel Sirets (Emeritus hoogleraar Stedenbouw KU-Leuven -Vlaams Bouwmeester 200) Peter Sukenen (Vlaams Bouwmeester 2010-2016, CRIT) Olivier Bastin (1 st Bouwmeester maître architecte Brussels & président Fédération Archt Belge) Dokters en wetenschappers: Barot Nemery (Emeritus hoogleraar Toxicologie & Arbeidsgezondheid) Lieve Aernmans (professor Gezondheids- en veiligheidszorg UGent en VUB) Marc Goethals (Cerdoloog OLV ziekenhuis Aalst) Thomas Vandenloeghen (UAntwerpen, Universitair Ziekenhuis Antwerpen) Wouter Amozola de Ofala (arts-onderzoeker respiratoire volkgezondheid) Organisaties: Aan Verhaal (Vlaamse vereniging van Ruimte en Planning) Audrey Contesse (Institut Culturel d'Architecture Wallonie-Bruxelles) Aurilia Willems (GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens) Bernard Govaert (Netwerk Duurzame Mobiliteit) Bart Corbille (Straten Vrij Leuven) Boris Naidonovskiy (Toos & Pled) Dave Van Naele (Greenpeace België) Delphine Monel & Katie Xenophonos (Bruxel Air) Eva Jacobs & Marlies (Filter Café Filr Antwerpen) Els Van den Broeck en Jan Christiaens (Mobil 21) Fenna Bouze (30max) François Schreuer (urbAgens, revue Derivations) Frank D'hondt (Secretaris-General International Society of City and Regional Planners -ISOCARP) Geert Van Waeg (Johanna vzw)	Jacques Timmerman, (ACE Architects' Council of Europe) Jan Vlemin (Infopunt Publieke Ruimte) Jente Somers (Critical Mass Antwerpen) Johan Van Reeth (Leuven2030, BUUR) Jelle Scheers (ECTP - Conseil Européen des Urbanistes) Jouri De Pelegrin (Filter Café Filr Antwerpen) Kaatje Aerts & Ise Vos (Filter Café Filr Brussel) Lies Craeynest (Clean Air BXL) Linda De Boeck (Vlaams Instituut Geopod Leuven) Maite Aytelger (Critical Mass Brussels) Manu Claeys (SRaten-Generaal) Marion Alesten (ARAU) Martine Labaye (Secrétaire UWA - Past President (2015-2017) Conseil National de l'Ordre des Architectes) Mikael Van Eschhoudt (Fietssbond) Oliver Kodak (EU Cycling Group) Peter Vermeulen (Rûgland) Pierre Courbe (Inter-Europerement Wallonie) Pierre Donnier (Les Chanteurs d'air) Raf Pauly & Tim Cassiers (BRAL - Citizens Action Brussels) Roel De Cleen & Koen Van Wenterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen - SAVE) Roeland Dutil (Architecture Workshop Brussels) Sabina Miedema (Kind & Samenleving) Sofie De Cagny (Vlaams Architectuurinstituut) Steven Clays (Trage Wagon) Tim Dhullander (Verlangensbeweging) Xavier Tackoen (Espaces-Mobilités) Wiel Van Doole & Kadri Soova (Heros for Zero) Wout Swert (Fietssbond Vlaanderen)	Academici: Anissa M. Mezzoud (Brussels Studies Institute et UCLouvain) Bis de Geus (Vrije Universiteit Brussel - MFYS - MOB) Bao van Haar (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research) Benoit Moritz (Université Libre de Bruxelles, Metrolab Brussels) Cathy Macharis (Vrije Universiteit Brussel-Onderzoeksgroep MOB) Dag Bredtveit (KU Leuven, Faculteit Architectuur) Dirk Lammens (UAntwerpen - Research Group for Urban Development) Eric Cornelis (Institut Namurois des Systèmes Complexes, Groupe de Recherche sur les Transports, UNamur) Eric Corijn (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research) Frédéric Dobruaphes (Université libre de Bruxelles & FNRS) Georges Alafort (emeritus gewoon hoogleraar UGent) Hans Lefebvier (KU Leuven, Faculteit Architectuur) Hilda Heynen (KU Leuven, Faculteit Architectuur) Jacques Teller (Université de Liège, LEMA) Jean-Philippe De Vlecher (UCLouvain) Kobe Bousaaur (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research) Kris Peeters (FXL Hasselt) Lieve De Cauter (KU Leuven & RITCS) Lucie Beekmans (Universiteit Gent - postdoctoraal onderzoeker FWO) Maarten Van Acker (UAntwerpen - Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling) Maarten Van Den Driessche (UGent - Vakgroep Architectuur en Stedenbouw) Mario Cools (Université de Liège, LEMA) Marlies De Munck (UAntwerpen, Filter Café Filr Antwerpen) Michel Hubert (Université Saint-Louis - Bruxelles, Université libre de Bruxelles) Nathalie Roussel (UAntwerpen en Antwerp HAarts) Nicola de Schito (Vrije Universiteit Brussel, Cosmopolis Centre for Urban Research) Pascal De Deckher (KU Leuven, Faculteit Architectuur) Pascal Gielen (UAntwerpen - ARIA - CQO) Pieter Van den Broeck (KU Leuven, Research Unit Planning & Development) Pieta Vandenstraeten (UCLouvain - Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme LOCI) Pieter Uytendaele (Universiteit Gent - Vakgroep Architectuur en Stedenbouw) Willy Mermans (UHasselt, Instituut voor Mobiliteit)
--	---	---

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming – draagvlak

opinie & analyse

ds 12/05/2020



Naar de exit zonder auto

Annelies Vertickt, Gideon Boie en Jens Aerts bekeken dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.

ANNEKATRIEN VERTICKT, GIDEON BOIE & JENS AERTS

Mobiliteitspersoonlijkheid 2018: Architectuurplatform, Filter Café Atelier, KU Leuven, Faculteit Architectuur & Vlaamse vereniging van Ruimte en Planning, Isocarp

De voorbije weken werd duidelijk dat er in dichtbebouwde wijken geen ruimte is om een physical distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal ruimtelijk draaiboek blijft uit. Zij die de exitstrategie uittekenen, houden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitsknop. Premier Sophie Wilmès (MR) riep zelfs op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur heeft niet te verbazen, want in de expertgroepen zitten geen ruimtelijke planners, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten beeld.

Maar hoe kun je een economische rebound uitlokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De besliden van de verkeerscongressie na de heropstart in Chinese steden tonen wat er gebeurt als we geen doortastende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

Verkeersinfarct dreigt

Mobiliteit is in de eerste plaats een zaak van volkgezondheid. Lichtvervuiling veroorzaakt jaarlijks ongeveer 500.000 vroegtijdige overlijdens in Europa, waarvan 9.300 in België. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijn stof worden in grote delen van België overschreden. De juridisch afdwingbare Europese grenswaarde voor stikstofdióxide wordt op verkeersdrukke locaties niet gerespecteerd.

Hoe kun je een economische rebound uitlokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen?

Vanwege hun lakse aanpak om de luchtvervuiling te verbeteren, worden de verschillende overheden in ons land nu al voor de rechter gedaagd. Dat ze deze gezondheidsrisico's bestrijden zonder rekening te houden met een ander dedelijk gezondheidsrisico, is moeilijk te begrijpen. Recentere studies geven aan dat lichtvervuiling noodzijde aan katalysator is voor de dodelijkheid van het coronavirus. Een onbezonnen doortart op het vlak van mobiliteit kan grote gevolgen hebben.

Mobiliteit is bovendien onlosmakelijk verbonden met economie. Een efficiënte heropstart van de economie vraagt een snelle bereikbaarheid van handelszaken, bedrijven en kantoren. In een stad als Brussel zijn er dagelijks gemiddeld 5,4 miljoen verplaatsingen, waarvan 35 procent met het openbaar vervoer. Op een normale werkdag staat het autoverkeer al stil. Als na de exit 1,9 miljoen extra verplaatsingen met de auto gebeuren, dreigt een totaal verkeersinfarct.

Mobiliteit bepaalt ook de leefbaarheid van de publieke ruimte. De lockdown betekent minder auto's en biedt letterlijk ruimte voor bewoners die thuis zitten met kinderen, in een kleine woning zonder tuin of terras. De werkende quarantaine vergt van veel stadsbewoners bijzondere inspanningen. Met het oog daarop is het niet wenselijk dat de publieke ruimte weer eenzijdig ingepaald wordt door de auto.

Ten slotte is er het gebrek aan verkeersveiligheid in België. Als de scholen weer opengaan op 18 mei, komen er opnieuw veel kinderen op straat tijdens de spitsuuren. Globaal zijn verkeersongevallen de grootste doodsoorzaak bij 4- tot 25-jarigen gevonden. De paradox is dat onveilige wegen ouders aanzetten om hun kinderen naar school te brengen met de auto, en dat ze zo bijdragen aan de onveiligheid. Die viciëuze cirkel dreigt een negatieve spiraal te worden als de auto nu ook gepresenteerd wordt als het meest coronaveilige vervoersmiddel.

Laat de auto staan

De Nationale Veiligheidsraad moet het mobiliteitsvraagstuk ter harte nemen bij het uittekenen van de exitstrategie. Daarbij moet de raad zich laten bijstaan door mobiliteitsexperts, planners, stedenbouwkundigen en architecten. Wij formuleren alvast twee aanbevelingen:

1. Stel in de communicatie de actieve verplaatsingen duidelijk voorop en volg daarmee de WHO-richtlijn op: 'Probeer waar mogelijk te wandelen of te fietsen.' Die maatregel heeft een positieve impact op de gezondheid: hij bevordert lichaamsbeweging en helpt om de verspreiding van het virus in te perken. Stigmatiseer het collectieve vervoer niet, maar roep op om een persoonsbaar openbaar vervoer op te zetten en ondersteun reizigers om veilig te reizen.

2. Schrijf richtlijnen uit om anderhalvemeteren in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer mogelijk te maken. Je kunt de capaciteit van veilige fiets- en wandelpaden opdrijven, missen links wegwerken en de fietsenwegen uitbreiden met veilige, afgescheiden fietsnetwerken binnen woonwijken. Overstapplaatsen aan de rand zijn nodig om het verkeer van buiten de directe periferie op te vangen. Woonruimte, autorijde zones en doordachte verkeersfilten kunnen de impact van het pandemiekeiser op woonwijken drastisch inperken en de leefbaarheid sterk verbeteren. Invetten op buurtvoorzieningen en lokale nabijheid stimuleert mensen om zich te voet of per fiets te verplaatsen. Het rekening met voetgangers op de smalle scherp parkeerplaatsen voor lokale handelszaken en maak winkelstraten aantrekkelijk.

Veel beslissingen die deel uitmaken van de exitstrategie hebben een ruimtelijke impact op onze leefomgeving. Covid-19 haalt bestaande evenwichten overhoop, waardoor mensen zich anders gedragen en verplaatsen. Die paradigmashift verdient een snelle en doortastende ruimtelijke regie die chaos vertijgt en een doortart van de economie en de samenleving alle kansen geeft.

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming – draagvlak of confronterend?

opinie & analyse

ds 12/05/2020



Naar de exit zonder auto

Annelien Verdict, Gideon Boie en Jens Aerts bekleden dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.

ANNEKATRIEN VERDICT, GIDEON BOIE & JENS AERTS

De voorbije weken werd duidelijk dat er in dichtbebouwde wijken geen ruimte is om aan physical distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal ruimtelijk draaiboek blijft uit. Zij die de exitstrategie uittekenen, houden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitsknip. Premier Sophie Wilmès (MR) riep zelfs op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur heeft niet te verbazen, want in de expertgroepen zitten geen ruimtelijk planologen, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten beeld.

Maar hoe kun je een economische relance uitlokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De besliden van de verkeerscongestie na de heropstart in Chinese steden tonen wat er gebeurt als we geen doortastende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

Verkeersinfarct dreigt

Mobiliteit is in de eerste plaats een zaak van volkegezondheid. Luchtvervuiling veroorzaakt jaarlijks ongeveer 500.000 vroegtijdige overlijdens in Europa, waarvan 9.300 in België. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijn stof worden in grote delen van België overschreden. De juridisch afdwingbare Europese grenswaarde voor stikstofdióxide wordt op verkeersdrukke locaties niet gerespecteerd.

Hoe kun je een economische relance uitlokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen?

Vanwege hun lakse aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden de verschillende overheden in ons land nu al voor de rechter gedaagd. Dat ze deze gezondheidsrisico's bestrijden zonder rekening te houden met een ander, dodelijk gezondheidsprobleem, is moeilijk te begrijpen. Recentie studies geven aan dat luchtvervuiling verantwoordelijk is voor de dodelijkheid van het coronavirus. Een onbezonnen doortart op het vlak van mobiliteit kan grote gevolgen hebben.

Mobiliteit is bovendien onlosmakelijk verbonden met economie. Een efficiënte heropstart van de economie vraagt een snelle bereikbaarheid van handelszaken, bedrijven en kantoren. In een stad als Brussel zijn er dagelijks gemiddeld 5,4 miljoen verplaatsingen, waarvan 35 procent met het openbaar vervoer. Op een normale werkdag staat het autoverkeer al stil. Als na de exit 1,9 miljoen extra verplaatsingen met de auto gebeuren, dreigt een totaal verkeersinfarct.

Mobiliteit bepaalt ook de leefbaarheid van de publieke ruimte. De lockdown betekent minder auto's en biedt letterlijk ruimte voor bewoners die thuis zitten met kinderen, in een kleine woning zonder tuin of terras. De weekendlange quarantaine vergt van veel stadsbewoners bijzondere inspanningen. Met het oog daarop is het niet wenselijk dat de publieke ruimte weer eenzijdig ingepalmd wordt door de auto.

Ten slotte is er het gebrek aan verkeersveiligheid in België. Als de scholen weer opengaan op 18 mei, komen er opnieuw veel kinderen op straat tijdens de spitsuuren. Globaal zijn verkeersongevallen de grootste doodsoorzaak bij 4- tot 25-jarigen geworden. De paradox is dat overvliegende wegen ouders aanzetten om hun kinderen naar school te brengen met de auto, en dat ze zo bijdragen aan de onveiligheid. De volgende crisis dreigt een negatieve spiraal te worden als de auto nu ook gepresenteerd wordt als het meest coronaveilige vervoersmiddel.

Laat de auto staan

De Nationale Veiligheidsraad moet het mobiliteitsvraagstuk ter harte nemen bij het uittekenen van de exitstrategie. Daarbij moet de raad zich laten bijstaan door mobiliteitsexperts, planologen, stedenbouwkundigen en architecten. Wij formuleren alvast twee aanbevelingen:

1. Stel in de communicatie de actieve verplaatsingen duidelijk voorop en volg daarmee de WHO-richtlijn op: 'Probeer waar mogelijk te wandelen of te fietsen.' Die maatregel heeft een positieve impact op de gezondheid: hij bevordert lichaamsbeweging en helpt om de verspreiding van het virus in te perken. Stigmatiseer het collectieve vervoer niet, maar roep op om een persoonsbaar openbaar vervoer op te zetten en ondersteun reizigers om veilig te reizen.
2. Schrijf richtlijnen uit om anderhalvemeteren in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer mogelijk te maken. Je kunt de capaciteit van veilige fiets- en wandelpaden opdrijven, missen links wegwerken en de fietswegen uitbreiden met veilige, afgescheiden fietsnetwerken binnen woonwijken. Overstapplaatsen aan de rand zijn nodig om het verkeer van buiten de directe periferie op te vangen. Woonruimte, autoverkeer zones en doordachte verkeersfilten kunnen de impact van het pendelverkeer op woonwijken drastisch beperken en de leefbaarheid sterk verbeteren. Invetten op buurtvoorzieningen en lokale nabijheid stimuleert mensen om zich te voet of per fiets te verplaatsen. Hoe rekening met wachtlijnen op de snep: schrap parkeerplaatsen voor lokale handelszaken en maak winkelparkeerplaatsen.

Veel beslissingen die deel uitmaken van de exitstrategie hebben een ruimtelijke impact op onze leefomgeving. Covid-19 haalt bestaande evenwichten overhoop, waardoor mensen zich anders gedragen en verplaatsen. Die paradigmashift verdient een snelle en doortastende ruimtelijke regie die chaos vermindert en een doortart van de economie en de samenleving alle kansen geeft.

Mee onderkend door:

Bourmeesters:

Quat-bouwmesters:

Dokters en wetenschappers:

Organisaties:

Academic:

Urban Cycling Institute

Cycling Professor @fietsprofessor - 11h

When our public parks are full, we close their entrances and ask people to leave.

When our roads are full, we spend billions in building new lanes.





2

205

495

Share

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: mobiliteit, verkeer maar ook stedenbouw, ruimtelijk & omgevingsonderzoek...



MEI
14

Tel het verkeer in je straat met Straatvinken
Openbaar · Georganiseerd door Ringland en UAntwerpen



Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Werkdomein: strategische planning en tactical urbanism (check en stel bij op Covid19proof + duurzaamheid oa 5 V's)



Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: naar veerkrachtige ontwerpen en organisatie ruimte en mobiliteit



(oa variabele gebruiksmogelijkheden: op- en afschalen ruimte auto en voetgangers/fietsers + verblijven

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: naar veerkrachtige ontwerpen en organisatie ruimte en mobiliteit



(oa variabele gebruiksmogelijkheden: op- en afschalen ruimte auto en voetgangers/fietzers + verblijven

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen/aanbevelingen diverse internationale organisaties



COVID-19 TRANSPORT BRIEF

Re-spacing Our Cities For Resilience



Takeaways from this Brief

- Physical distancing requirements will impose constraints on the use of space.
- Public transport use will decrease in the short-term; cycling, walking and car travel will increase in the post-confinement phase.
- Cities will need to re-allocate space to allow for physically-spaced walking and cycling.
- Cities will need to strengthen measures to manage excess post-confinement car traffic.
- Relax administrative rules regarding emergency light individual transport lanes and remove punitive taxes on shared micromobility.
- Provide funding for the deployment of more light individual transport lanes.
- Link emergency infrastructure to long-term objectives. Cities should build now what they wish to keep for later.
- New infrastructure should follow established guidelines for safety.

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Britse overheid (gekoppeld aan 250 mio BP subsidie)

- ✓ Installing 'pop-up' cycle facilities
- ✓ Using cones and barriers to widen footways
- ✓ Introduction of more 'school streets'
- ✓ Reducing speed limits: 20mph
- ✓ Introducing pedestrian and cycle zones: restricting access for motor vehicles
- ✓ Modal filters (filtered permeability); closing roads to motor traffic
- ✓ Providing additional cycle parking facilities at key locations
- ✓ Changes to junction design to accommodate more cyclists
- ✓ 'Whole-route' approaches/ corridors for buses, cycles and access only
- ✓ Identifying and bringing forward permanent schemes already planned



Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Gemeente Amsterdam



× Gemeente
× Amsterdam
×

Menukaart

Tijdelijke maatregelen openbare ruimte

We geven elkaar
ruimte



8 mei 2020

IV. Niet herinrichten, wel herverdelen

We bereiden snelle, tijdelijke/omkeerbare en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Daarbij geldt dat we met markeringen, borden en andere communicatie-uitingen zo terughoudend mogelijk zijn. We doen niet méér dan strikt noodzakelijk is en zijn zeer terughoudend met kleurgebruik. De openbare ruimte moet verkeersveilig, vanzelfsprekend, leesbaar en overzichtelijk blijven.

Oplossingsvolgorde:

- a) beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, 1-richting)
- b) gebruiken aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
- c) mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit dat toelaat (monitoring noodzakelijk)
- d) afsluiten voor autoverkeer
- e) afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

<https://t.co/ThoJAbSwpp?amp=1>

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Gemeente Amsterdam vb. voetgangers



		Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)	Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)	Kruispunten	Stedelijk College besluit	Lokaal DB besluit
v1	Trottoirs vrijmaken van objecten	✓	✓	✓	✓	✓*
v2	Eenrichtingsverkeer voor voetgangers	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v3	Fietspad wordt trottoir	✓	n.v.t.	✓	✓	✓*
v4	Anders gebruik parkeerplaatsen	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v5	Voetganger op rijbaan, 'shared space'	✗	✓	n.v.t.	✓	✓*
v6	Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v7	Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer	✗	✓	n.v.t.	✓	✓*
v8	Aanpassing programma VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	✗
v9	Uitschakelen VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	✗
v10	Anders inzetten ruimte rijdend autoverkeer	✓	✓	✗	✓	✓*
v11	Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen	✓	✓	✓	✓	✓*

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnw OV, plusnet auto en hoofdnw auto.

IV. Niet herinrichten, wel herverdelen

We bereiden snelle, tijdelijke/omkeerbare en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Daarbij geldt dat we met markeringen, borden en andere communicatie-uitingen zo terughoudend mogelijk zijn. We doen niet méér dan strikt noodzakelijk is en zijn zeer terughoudend met kleurgebruik. De openbare ruimte moet verkeersveilig, vanzelfsprekend, leesbaar en overzichtelijk blijven.

Oplossingsvolgorde:

- a) beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, 1-richting)
- b) gebruiken aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
- c) mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit dat toelaat (monitoring noodzakelijk)
- d) afsluiten voor autoverkeer
- e) afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona

**Kans om voor verkennen toekomstmogelijkheden vanuit noden
modalshift + physical distancing mobiliteit voetgangers en fietsers**

LAVANGUARDIA | Barcelona convertirá espacios destinados al coche en aceras ampliadas y carriles bici



Recreación de la actuación temporal para el periodo de desconfiamento en la calle Consell de Cent (Ayuntamiento de Barcelona)

LAVANGUARDIA | Barcelona convertirá espacios destinados al coche en aceras ampliadas y carriles bici



Recreación de la ampliación de las aceras de Via Laietana (Ayuntamiento de Barcelona)

#tacticalurbanism – voorlopige ingrepen evalueren

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona

Kans om voor verkennen toekomstmogelijkheden niet enkel binnen vakwereld maar 'real life'



A small, experimental stretch of open road in Manhattan shows the potential to allow people in urban areas to move about safely. (NOAM GALAI / GETTY)



Federal Street in Auckland; more cycleways, extended footpaths - an example of how our cities will be redesigned for Covid-style social distancing. Supplied by the New Zealand Government.

SUPPLIED

#tacticalurbanism – voorlopige ingrepen evalueren

Let's talk!

<https://www.vrp.be/activiteit/postcoronataalks>

VERDER CONTACT?

prof. Dirk Lauwers
Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling
Universiteit Antwerpen

<https://www.uantwerpen.be/en/research-groups/center-for-urban-development/>

Instituut voor Duurzame Mobiliteit

Universiteit Gent

<http://www.idm.ugent.be/>

mailto: dirk.lauwers@uantwerpen.be
twitter: @Dirk_Lauwers
www.linkedin.com/in/prof-dirk-lauwers

T +32 475 65 65 20



Arrogance of Space

PreCorona (scenario zonder beleid)

– ExitCorona (scenario zonder beleid)

