

Fietsstromen beïnvloeden

Wat gebeurt er in Nederland?



Over 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 winstoogmerk 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.

Fietsstromen beïnvloeden

Wat gebeurt er in Nederland?

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede
Telefoon (0318) 69 53 00
E-mail klantenservice@crow.nl
Website www.crow.nl

November 2024

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet. De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud en overzicht

Praktijk- voorbeeld	Reden	Type maatregel	Scope	Doelgroep	Pagina
Amsterdam	Drukke, snelheden en massa spreiden	Snelheidsgerelateerde maatregel	Straat	Alle doelgroepen/snelle fiets	6
Den Haag	Verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid	Infrastructuur	Straat/route	Alle doelgroepen	8
Ede	Druk op natuur	Onderzoek	Gebiedspecifiek	Recreatief	10
Enschede	Verkeersveiligheid	Snelheidsgerelateerde maatregel	Gebiedspecifiek	Bezorgdiensten	12
Haarlem	Drukke (event)	Bewegwijzering, campagne	Route	Alle doelgroepen	14
Nijmegen (1)	Drukke en massa spreiden	Infrastructuur, bewegwijzering	Route	Alle doelgroepen	16
Nijmegen (2)	Wegwerkzaamheden	Onderzoek	Route	Alle doelgroepen	18
Utrecht	Drukke	Bewegwijzering	Route	Alle doelgroepen	20
Wageningen	Drukke	Bewegwijzering, campagne	Gemeentebreed	Studenten	22
Zoetermeer	Sociale veiligheid	Infrastructuur, campagne, bewegwijzering	Gemeentebreed	Fietsers in het donker	24

Inleiding

Inleiding inspiratieboek

Veel gemeenten in Nederland zijn op allerlei manieren bezig om het fietsen voor hun inwoners en bezoekers zo prettig mogelijk te maken. Zo wordt er onder andere ingezet op fietsnetwerken met gewenste routes, goede infrastructuur en fietsparkeervoorzieningen en verplaatsingsgedrag. Toch is er soms aanleiding om een fietsstroom op een andere plek te laten verlopen. Zo rijden er weleens fietsers op plekken waarvoor er, bijvoorbeeld vanuit veiligheidsoogpunt, eigenlijk een prettiger alternatief bestaat. Of wordt er een route zo intensief gebruikt, dat je de fietsdrukte wil spreiden. Gemeenten hebben verschillende redenen en manieren om fietsstromen te beïnvloeden. Dat kwam ook naar voren uit de eerdere verkenning in 2024 naar het sturen van fietsstromen, waarvan de poster op de volgende pagina één van de eindproducten is. Uit deze verkenning bleek ook dat gemeenten vooral behoefte hebben aan praktijkvoorbeelden.



Figuur 1. Overzichtsk kaart met de 9 steden

Wat doen andere gemeenten aan het beïnvloeden van fietsstromen? Waarom? En hoe?

Om antwoord te geven op deze vragen is dit inspiratieboek ontwikkeld. Tien voorbeelden (die verschillen in locatie, reden, type maatregel, scope, en doelgroep) zijn hierin uitgewerkt. Zo kunnen wegbeheerders inspiratie opdoen om het fietsen nog leuker en veiliger te maken.

In een voorgaande publicatie zijn ook een aantal praktijkvoorbeelden laten zien (de Eindnotitie fietsstromen (2022) die eerder is gemaakt is [hier](#) te vinden). Voorliggend inspiratieboek is daar een vervolg op.

Toelichting afzonderlijke maatregelen

Aan de hand van de interviews is ingeschat wat de benodigde investering (qua tijd, geld, etc.) en het oplossend vermogen van de betreffende maatregel is. Per praktijkvoorbeeld is de inschatting weergegeven (waarbij 1 = relatief weinig/beperkt en 3 = relatief veel/groot).

Vervolg

In 2025 zullen waar mogelijk de resultaten van de verschillende pilots in dit document worden verwerkt. Van sommige voorbeelden is het effect daarom weergegeven als nog niet bekend (n.n.b.).

Sturen van fietsstromen?

Lessen voor en door gemeenten



Welke uitdagingen liggen er?

2. Wie?

- Studenten en scholieren
- Forenzen
- Verschillende soorten fietsen zoals e-bikes, fatbikes en bakfietsen
- Kwetsbare fietsers zoals ouderen en kinderen
- Recreatieve fietsers zoals wielrenners

1. Waarom?

- Fietsgebruik stimuleren
- Drukke(beleving) op bepaalde tijden en plekken
- Verkeers- en sociale veiligheid
- Verschillende snelheden en voertuigen op fietspad
- Natuurgebieden ontlasten
- Luchtkwaliteit op routes

3. Hoe?

- Infrastructuurle **aanpassingen**, zoals breedte, materiaal en kleur van fietsvoorziening, verlichting
- **Communicatie** van alternatieve routes, zoals bebording, wegmarkeringen, campagnes
- **Spreads van stromen op tijd**, zoals het aanpassen van aanvangstijden, groene golven bij verkeerslichten op bepaalde tijden
- **Spreads van stromen op type fiets**, zoals maximale snelheden op fietspaden hanteren
- **Strategisch plaatsen van fietsenstallingen** bij bestemmingen
- **Ander soort verkeer omleiden** om fietsroutes aantrekkelijker te maken

Wat werkt in praktijk?

4. Wat werkt?

- Drukke fietsstromen spreiden door promoten van alternatieve routes met bebording, wegmarkeringen en campagnes (zoals binnenstad van **Utrecht**, en Slimme Zernike Route in **Groningen**)
- In **Wageningen** heeft de universiteit college tijden aangepast om fietsstromen van studenten te scheiden van die van scholieren
- **Zoetermeer** heeft een nachtnetwerk voor fietsers ontwikkeld, met routes die sociaal veilig voelen en waar fietsstromen 's nachts worden gebundeld
- **Amsterdam** gaat een proef starten waarbij een snelheid van max 20 km/u wordt toegestaan op het fietspad, waardoor snellere fietsers op de rijbaan worden gestuurd
- **Rotterdam** geeft bij grote kruispunten met bebording aan welke oversteekbeweging het snelst is voor de fietser
- De Wielroette in **Rotterdam** is een alternatieve route speciaal gericht op wielrenners, gepromoot met een campagne en wegmarkeringen
- In **Zwolle** is er gewerkt met de Snuffelfiets, waarmee luchtkwaliteit op fietsroutes wordt gemeten en daarmee schonere routes in beeld worden gebracht
- In **Den Haag** heeft het aanleggen van een fietsstraat met éénrichting voor auto's een groot effect gehad op het gebruik van de gewenste Sterfietsroute

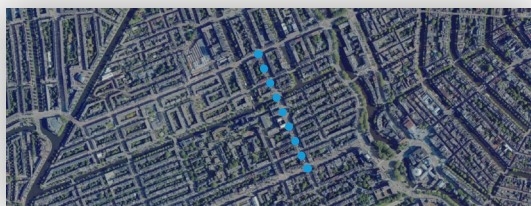


Figuur 2. Poster CROW fietsstromen



Locatie

- Amsterdam - Eerste Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat (tussen Overtoom en Kinkerstraat)



Investing

Oplossend vermogen



n.n.b.



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Het fietspad wordt steeds drukker
- Verschillende snelheden en massa op het fietspad



Type maatregel

- Tijdelijk: verkeer wordt ingedeeld op basis van snelheid, aan de hand van bebording en markeringen (fietsers hebben daardoor de keuze om op het fietspad of de rijbaan te fietsen, afhankelijk van de snelheid die ze willen gebruiken)



Scope van de maatregel

- Straat



Doelgroep

- De (snelle) fietsers



Status

- Afrondende fase (rapporteren van resultaten en aanbevelingen)



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Caroline Dekker, Projectmanager Verkeer en Openbare Ruimte bij gemeente Amsterdam



Maatregel

Met de steeds drukker wordende fietspaden en de grote snelheidsverschillen op het fietspad, ontstond er in Amsterdam de behoefte aan een slimme oplossing om om te gaan met deze verschillende snelheden. Hiervoor werd in 2022 een prijsvraag uitgezet (vanuit Amsterdam Bike City, een initiatief van de Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam). Het winnende idee resulteerde in een proef waarbij de openbare ruimte niet wordt ingedeeld op basis van voertuig, maar op basis van snelheden (20 km/h op het fietspad, en 30 km/h op de rijbaan).

Aan de hand van een haalbaarheidsstudie is een geschikte locatie gekozen. Hierbij werd o.a. gekeken naar de intensiteiten voor fiets- en gemotoriseerd verkeer, de breedte van het fietspad, de inrichting van de trambaan, en werd afstemming gezocht met nood- en hulpdiensten. Een deel van de Eerste Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat bleek een geschikte locatie voor de proef.

Tussen 18 april en 19 juli 2024 werd op de gekozen locatie maximaal 20 km/h op het fietspad geadviseerd. Aan de hand van blauw geverfde invoegstroken en gele bebording werd aan fietsers kenbaar gemaakt dat wanneer je sneller wilt fietsen, je gebruik mag maken van de rijbaan (waar een maximumsnelheid

van 30 km/h geldt). Ook automobilisten werden door middel van borden en markeringen op de weg erop gewezen wanneer fietsers op de rijbaan mogen invoegen.

De opzet van de tijdelijke proef is vooraf uitvoerig besproken en afgestemd met de nood- en hulpdiensten, waaronder de verkeerspolitie. De proef kon van start gaan op voorwaarde dat de veiligheid van de maatregelen intensief werden gemonitord, en dat de blauwe markeringen snel te verwijderen zijn indien nodig.



Effect van de maatregel

De gemeente Amsterdam meet de effecten van de proef door middel van metingen met tellussen, observaties, interviews met fietsers, en enquêtes onder weggebruikers, waaronder automobilisten. In 2025 worden de resultaten en aanbevelingen gepubliceerd. Niet alleen de effecten van de proef, maar ook leerpunten vanuit het proces zijn waardevol voor vervolgacties of pilots.

De proef is ook landelijk opgepikt door het Ministerie van IenW. Het ministerie is van plan om kennisontwikkeling op het gebied van verschillende fietsthema's te stimuleren, door bijvoorbeeld pilots op te zetten. Zo kunnen er op andere plekken in Nederland nieuwe ervaringen worden opgedaan met betrekking tot het spreiden van de verschillende snelheden en massa op het fietspad.



Beeldmateriaal



Figuur 1. Bebording langs het fietspad en de blauw geverfde markering met invoegstroken (bron: gemeente Amsterdam, Edwin van Eis)



Locatie

- Den Haag - Conradkade



Investing

Oplossend vermogen



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Veiligheid en route aantrekkelijker maken voor fietsers



Type maatregel

- Permanent: infrastructuur



Scope van de maatregel

- Straat als onderdeel van een gehele route



Doelgroep

- Alle doelgroepen



Status

- Afgerond



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Rinse Gorter, Senior Beleidsadviseur Fiets en Deelmobiliteit bij gemeente Den Haag



Maatregel

De Conradkade was een straat waar autoverkeer in twee richtingen reed zonder fietsvoorzieningen. De snelheid van het autoverkeer was relatief hoog en fietsers voelden zich er niet veilig. De gemeente Den Haag heeft de ambitie om de fietsveiligheid te verbeteren. Daarnaast is de gemeente Den Haag bezig om een sterfietsroutenetwerk aan te leggen. Dit is een netwerk van comfortabele doorfietsroutes die woonwijken en/of buurgemeenten met het centrum van Den Haag verbinden. Als onderdeel van 'Sterfietsroute 1' is de Conradkade ingericht als fietsstraat. Deze sterfietsroute verbindt het havengebied van Scheveningen, waar veel woningbouw heeft plaatsgevonden, met het centrum van Den Haag. Na de herinrichting is de Conradkade een eenrichtingsstraat voor auto's geworden, ingericht als fietsstraat, waarbij fietsers in beide richtingen kunnen fietsen. Er is ingegrepen in de verkeerscirculatie door het aantal afslagbewegingen op het kruispunt met de Groot Hertoginnelaan te beperken, hierdoor rijden er minder auto's dan voorheen. Ook is de snelheid omlaag gebracht naar 30 km/h.



Effect van de maatregel

De gemeente Den Haag heeft een uitgebreid fietsmonitoringsnetwerk met veel telpunten in de stad. Per sterfietsroute heeft de gemeente Den Haag op drie locaties een telpunt liggen zodat goed gemonitord wordt wat het effect van maatregelen is op het fietsgebruik. Op de Conradkade is het fietsgebruik na de reconstructie verdubbeld naar gemiddeld 4000 fietsers per etmaal. In de zomermaanden ligt het aantal fietsers aanzienlijk hoger dan in de winter. Zeker op mooie zomerse dagen is deze fietsroute gevuld met een diversiteit aan fietsers.

Het inrichten van de Conradkade als fietsstraat heeft een positieve uitwerking en daarom is de gemeente bezig met het realiseren van soortgelijke projecten, zoals het inrichten van de Pletterijkade als fietsstraat.



Beeldmateriaal



Figuren 1 en 2. Voor- en nasituatie van de Conradkade (bron: gemeente Den Haag)



Locatie

- Gemeente Ede - landelijk gebied



Kosten

n.t.b.

Doorlooptijd

n.t.b.



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Landelijk gebied aantrekkelijker maken voor (recreatief) fietsverkeer, om de verwachte groei in recreatief fietsgebruik goed op te kunnen vangen (en met het spreiden van de fietsstromen de druk op de kwetsbare Veluwe te ontlasten)



Type maatregel

- Onderzoek: analyse aantrekkelijkheid, veiligheid en fijnmazigheid van het fietsnetwerk in het landelijk gebied



Scope van de maatregel

- Fietsnetwerk landelijk gebied



Doelgroep

- Met name recreatieve fietsers, maar koppeling met utilitaire fietsers wordt ook gemaakt



Status

- Analyse is in de afrondende fase



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Saskia de Heij, Beleidsregisseur Recreatie & Toerisme, en Robbin Lankhuijzen, Verkeersplanoloog bij gemeente Ede



Maatregel

De komende jaren groeit de gemeente Ede met ca. 10 tot 15 duizend woningen. Dit betekent dat er ook meer (recreatieve) fietsbewegingen worden verwacht. De Veluwe is een aantrekkelijk gebied voor recreatieve fietsers: een hoge landschappelijke aantrekkelijkheid, vrijliggende fietspaden en publiekstrekkingen verspreid door het gebied. Tegelijkertijd is de natuur op de Veluwe ook kwetsbaar. De verwachte groei van recreatie op de Veluwe is niet wenselijk. De gemeente Ede wil daarom de druk op de Veluwe verminderen. De gemeente ziet het als uitdaging om ook het landelijk gebied (ten noorden en westen van Ede) aantrekkelijker te maken voor recreanten, en dan met name fietsers. Door een deel van de groei van het recreatieve fietsverkeer op te vangen in het landelijk gebied kan de kwetsbare Veluwe worden ontzien. Routebureau Veluwe geeft aan de hand van een analyse antwoord op de vraag: hoe kunnen we het fietsnetwerk in het landelijk gebied aantrekkelijker (qua beleving), veiliger en fijnmaziger maken? Hieruit volgt o.a. een netwerkkaart waar kansen en aandachtspunten voor het recreatieve fietsnetwerk in het landelijk gebied op verbeeld staan.

Tijdens de analyse is ook op locatie gekeken naar de beleving van (mogelijke) routes, en wordt een koppeling met utilitair fietsverkeer gemaakt.

De analyse maakt het mogelijk om voor te sorteren op de verwachte groei in (recreatief) fietsverkeer. Het geeft inzicht in welke maatregelen al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, en welke mogelijkheden er zijn voor de lange termijn. Omdat de kansen in beeld zijn gebracht kunnen deze goed aan andere ontwikkelingen worden gekoppeld (zoals veranderingen in het landgebruik of routes voor gemotoriseerd verkeer in het landelijk gebied).

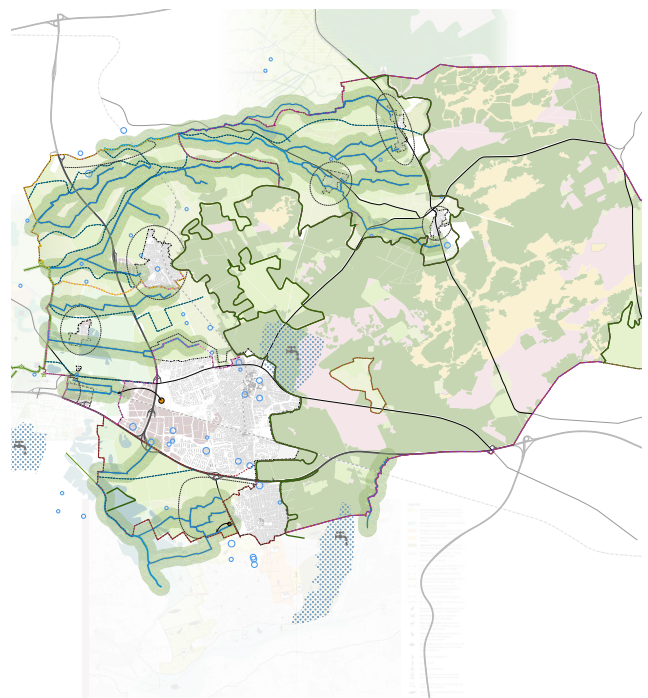


Effect van de maatregel

Momenteel worden op de Veluwe de bezoekersaantallen al in beeld gebracht. De gemeente Ede is van plan om ook (veranderingen in) het fietsverkeer in het landelijk gebied te monitoren wanneer de maatregelen die uit de analyse komen worden uitgevoerd.



Beeldmateriaal



Figuren 1, 2 en 3. Recreatieve fietsers en landelijke fietsroutes binnen de gemeente (bron: gemeente Ede)



Locatie

- Enschede - Voetgangersgebied in het stadscentrum



Investing

Oplossend vermogen



n.t.b.



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Veiligheid



Type maatregel

- Tijdelijk: intelligente Snelheidsassistentie (ISA)



Scope van de maatregel

- Voetgangersgebied in het stadscentrum



Doelgroep

- Maaltijdbezorgers op de elektrische bezorgfiets



Status

- Voorbereidende fase



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Thomas ter Elst, beleidsadviseur mobiliteit bij gemeente Enschede



Maatregel

In Enschede zijn steeds meer maaltijdbezorgers op elektrische bezorgfietsen te zien. Met name in het stadscentrum, waar veel horecagelegenheden gevestigd zijn, komt dit (vaak snelle) fietsverkeer samen met voetgangers. Dat kan voor onveilige situaties zorgen. De gemeente Enschede is daarom met een proef gestart om te kijken hoe Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) hier bij kan helpen.

In het stadscentrum is een voetgangersgebied, waar ook mag worden gefietst. Dit gebied is tegelijkertijd vaak een snelle routekeuze voor maaltijdbezorgers op de fiets, hoewel deze stroom fietsers idealiter om het centrum heen wordt geleid. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt ISA toegepast. Met dit systeem kunnen de elektrische bezorgfietsen binnen een bepaald gebied niet harder rijden dan 15 km/h. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede; enerzijds omdat er langzamer gereden wordt, en anderzijds omdat de gewenste route om het stadscentrum heen relatief sneller wordt. Hierdoor veranderen maaltijdbezorgers misschien hun routekeuze naar de gewenste route.



Effect van de maatregel

De proef is momenteel in de voorbereidende fase, waarbij DeelfietsNederland een aantal bezorgfietsen beschikbaar stelt. Ook de Provincie Overijssel is aangehaakt om mee te denken over het gebruik van ISA. Zodra de deelnemende horecagelegenheden geselecteerd zijn, zal er voor 6 maanden met het ISA systeem worden gewerkt en data worden verzameld (waaronder informatie over de meest voorkomende routes, snelheden, en ervaringen). Na enige vertraging in het leveren van de accu's voor de elektrische bezorgfietsen, zal de pilot naar verwachting in 2025 van start gaan.



Beeldmateriaal



Figuur 1. Het stadscentrum van Enschede waar de proef zal worden gehouden (bron: gemeente Enschede)

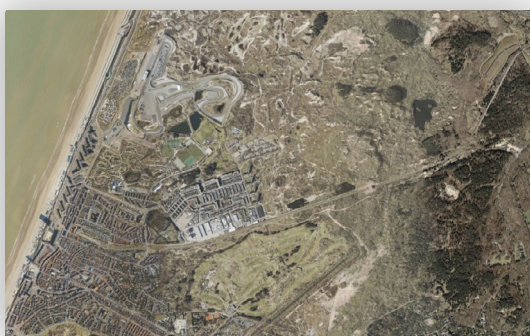


Figuur 2. Een voorbeeld van een bezorger en deelfiets (bron: DeelfietsNL)



Locatie

- Haarlem - Zandvoort



Investing

Oplossend vermogen



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Tijdens de Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix in Zandvoort (Dutch GP) zijn er geen voorzieningen gefaciliteerd voor bezoekers met de auto, maar er moeten wel 110.000 bezoekers kunnen komen. Er is geprobeerd om van de fiets een aantrekkelijk alternatief van de auto te maken



Type maatregel

- Tijdelijk: bewegwijzering, aanpassen infrastructuur en campagne



Scope van de maatregel

- Gehele route vanaf de N208 naar het circuit in Zandvoort



Doelgroep

- Bezoekers van de Formule 1 op het circuit in Zandvoort



Status

- Afgerond



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Roy Hirs, Manager Mobiliteit bij Dutch GP



Maatregel

Voor het evenement van de Formule 1 op het circuit in Zandvoort is de bestaande fietsinfrastructuur tijdelijk aangepast, zodat de grote fietsvolumes goed verwerkt kunnen worden. Hiervoor is de bestaande infrastructuur gebruikt als een kleurplaat, waarbij de functie en/of richting kon veranderen op de dagen van het evenement. Zo zijn fietsers en bromfietzers gescheiden die in sommige gevallen wel samen gebruik zouden maken van het (brom)fietspad, om zo snelheidsverschillen te reduceren en veiligheid te verbeteren bij grote fietsvolumes. Daarbij zijn ook bepaalde fietspaden éénrichting geworden om deze grote fietsvolumes te kunnen faciliteren. Ook werd er gewerkt met meerdere strategisch geplaatste (brom)fietsparkeerplaatsen die aansluiten op de routes richting het circuit. Er zijn aparte parkeerplaatsen ingericht voor fietsen en bromfietsen en met bebording zijn fietsers geattendeerd op de verschillende parkeerplaatsen en de routes die ernaartoe lopen. Hierbij zijn sommige parkeerplaatsen

tegen betaling ook bewaakt. Door ruimte voor de fiets te creëren, wordt de fiets ook een aantrekkelijk alternatief.

Informatie over de maatregelen zijn voor het evenement ook gedeeld met de bezoekers. Daarnaast hebben commerciële partijen ook het gebruik van de fiets gepromoot.

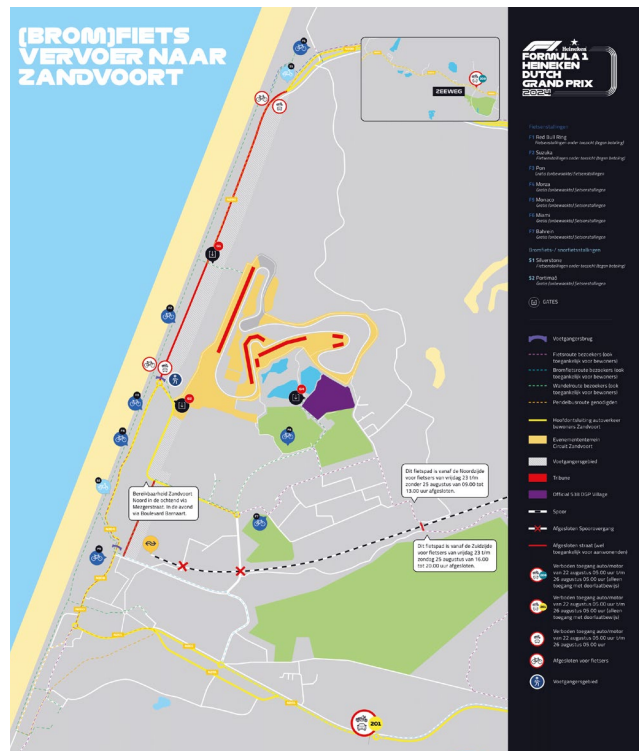


Effect van de maatregel

De Dutch GP meet de modal split van zijn bezoekers. In 2024 kwam 28% van de bezoekers met de fiets en de maatregelen hebben hier waarschijnlijk een bijdrage in gehad. Deze maatregelen zijn al toegepast sinds de eerste race in 2021, dus er is geen referentie voor als de maatregelen niet van toepassing waren. De exacte impact van de maatregelen is daarom niet bekend.



Beeldmateriaal



Figuren 1, 2 en 3. Fietsers op weg naar circuit Zandvoort en de fietsenstalling naast het circuit (bron: Dutch GP)



Locatie

- Nijmegen spoorviaduct Sint-Annastraat



Investing

Oplossend vermogen

n.t.b.

n.t.b.



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Fietsdrukke op het spoorviaduct van de Sint Annastraat. Op etmaalbasis komen hier 26.000 fietsers langs en het doel is om deze meer te spreiden over andere routes of tijdstippen op de dag.



Type maatregel

- Onderzoek: het onderzoek richt zich vooral op het in beeld brengen van de fietsstromen en welke alternatieve routes zij gebruiken. Daarbij zijn de oplossingen grotendeels infrastructureel.



Scope van de maatregel

- Gehele route van het noorden naar het zuiden. Vaak vanaf centraal station Nijmegen naar de campus.



Doelgroep

- Het onderzoek richt zich op alle fietsgebruikers van het viaduct en van bestaande alternatieve routes. Intuïtief zijn het voornamelijk studenten en werkenden die het viaduct gebruiken en dit wordt ook ondersteund door het onderzoek.



Status

- Het onderzoek is afgerond. De onderzoeksresultaten worden gebruikt om tot (infrastructurele) oplossingen te komen.



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Jos Spriel, Senior beleidsadviseur Mobiliteit bij Gemeente Nijmegen



Maatregel

Op basis van enquêtes en data (verkeersmodel, NVP) is inzicht gekregen in welke fietsers gebruik maken van het viaduct, welke alternatieve routes nu al worden gebruikt en (te verwachten) routes die nu juist nog niet of nog niet veel worden gebruikt. Met een focusgroep en brede begeleidingsgroep zijn de achterliggende motieven opgehaald.

Voor potentiële alternatieve routes worden alvast infrastructurele aanpassingen voorbereid en aangelegd. Een voorbeeld daarvan is het inrichten van een fietsstraat aan de noordzijde van het viaduct.



Effect van de maatregel

Na het identificeren van potentiële alternatieve routes worden er infrastructurele maatregelen genomen. Vele daarvan zitten in de voorbereidende fase/ uitvoerende fase en zijn nog niet af. Daarom zijn er nog geen effecten gemeten.



Beeldmateriaal

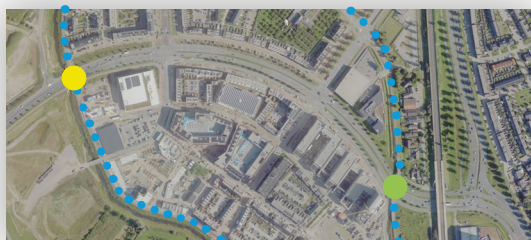


Figuren 1,2,3 en 4. Nieuwe situatie op en rond de Sint Annastraat (bron: gemeente Nijmegen)



Locatie

- Nijmegen



Investing

Oplossend vermogen



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Aanleg woningbouw, waardoor belangrijke fietsverbinding tussen noordwest (richting Oosterhout) en zuid(oost) aangepast moest worden.



Type maatregel

- Tijdelijk: gedeeltelijk infrastructurele aanpassingen, gedeeltelijk bewegwijzering.



Scope van de maatregel

- Gehele route tussen noordwest (Oosterhout) en zuid(oost)



Doelgroep

- Alle fietsgebruikers. Specifiek ook kwetsbare groepen, om hen een alternatief met een minder steile helling te bieden.



Status

- Afgerond



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Jos Spriel, Senior beleidsadviseur Mobiliteit bij Gemeente Nijmegen



Maatregel

De ongelijkvloerse kruising van fietsers met de S100 ('het groentje') is tijdelijk (3 jaar) omgeleid om zo een veilige bouw te garanderen. Dit heeft gezorgd voor een steilere helling. Daarnaast is er een extra omleiding gecreëerd westelijk van 'het groentje' als alternatief die minder steil is ('het geeltje'). Deze omleiding zal ook na de woningbouw blijven als volwaardige fietsverbinding.

Er is geprobeerd fietsers naar 'het geeltje' te verleiden middels bebording en boodschappen zoals bijv. "met deze route verbrand je X aantal kcal", want het is een iets langere route.



Effect van de maatregel

Er zijn geen cijfers bekend over het gebruik, maar de het lijkt alsof de meeste (jongere en e-bike) fietsers nog gebruik maken van 'het groentje', ondanks de steilere helling. Toch is het goed dat 'het geeltje' nu al gebouwd is, want het biedt ouderen en andere kwetsbare doelgroepen alsnog de kans de S100 ongelijkvloers en daardoor veilig over te steken.

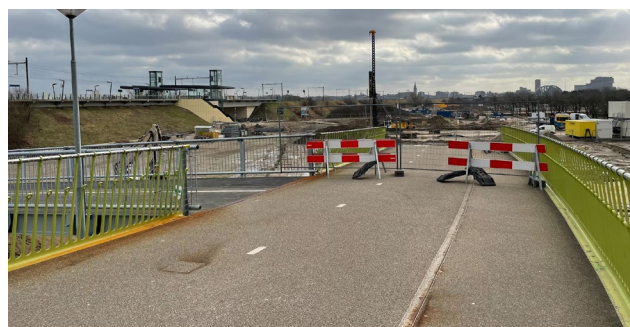
Een ander voorbeeld van het omleiden van fietsers tijdens werkzaamheden is te zien in Tilburg, zie daarvoor de [Eindnotitie Spreiden van fietsstromen \(2022\)](#)



Beeldmateriaal



Figuur 1 en 3. Hierboven de route het Geeltje (bron: gemeente Nijmegen)



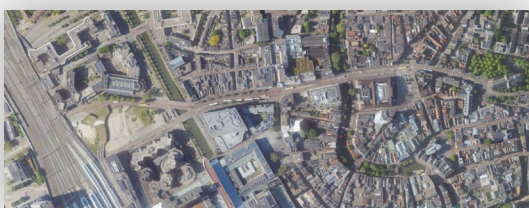
Figuur 2 en 4. Hierboven de route het Groentje (bron: gemeente Nijmegen)



Locatie

- Utrecht - Route ten zuiden van de binnenstad tussen Utrecht Centraal Station en Utrecht Science Park (en Smakkelaarskade als 'keuzemoment'),

Zie voor routes de kaart op de bladzijde hiernaast



Investing

Oplossend vermogen



n.t.b.



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- De stad zal de komende decennia flink groeien, terwijl het aantal fietsers op spitsmomenten op dit moment al hoog is en de fietsroute door de binnenstad van Utrecht als druk en stressvol wordt ervaren. We willen de drukte verminderen als het gaat om zowel aantallen fietsers (objectief) als de beleving ervan (subjectief).



Type maatregel

- Tijdelijk: bewegwijzering a.d.h.v. borden met sensoren die drukte meten (pilot)



Scope van de maatregel

- Gehele alternatieve route



Doelgroep

- Fietsers tussen Utrecht Centraal Station en het oosten van Utrecht (zoals Utrecht Science Park) zonder bestemming in de binnenstad. Tijdens de spits gaat het met name om werkenden en studenten.



Status

- In uitvoering. De pilot is gestart op 6 september 2024. Momenteel in de opstartende fase waarbij ca. 1,5 maand de maatregel wordt opgezet en aangepast waar nodig. In januari 2025 wordt er gestart met enquêteren, waarvan resultaten worden verwacht maart 2025. De bebording blijft niet permanent staan maar de resultaten van de pilot zijn onderdeel van onderzoeken op het gebied van het spreiden van fietsstromen.



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Rosalie Blomaard, Projectmanager Ruimte bij gemeente Utrecht



Maatregel

In maart 2024 zette de gemeente Utrecht een prijsvraag uit met als doel een oplossing te vinden om de fietsdrukke in de binnenstad van Utrecht effectief te spreiden. De route via de binnenstad wordt namelijk intensief gebruikt. In combinatie met vaak smalle fietspaden in de binnenstad, is deze route zowel druk in aantallen als qua beleving. De gemeente was met name op zoek naar een maatregel die de routekeuze van de fietser op een belangrijk keuzemoment kan beïnvloeden.

Het winnende idee, 'Utrechtse Olifantenpaadjes', wordt momenteel als pilot uitgevoerd. Borden met sensoren meten (en tonen) de real-time drukke op een belangrijk keuzemoment op de fietsroutes tussen Utrecht Centraal Station en het oosten van de stad: Smakkelaarskade. Vervolgens wordt met bebording een alternatieve route via het zuiden aangegeven die rustiger, comfortabeler en (tijdens de spits) net zo snel is.

In de opstartende fase is er tijd om de pilot te 'finetunen'. Zo kunnen praktische obstakels worden opgelost, zoals de zichtbaarheid van de borden en de felheid van de lampjes die de drukke weergeven. Daarmee wordt geborgd dat de pilot goed op straat staat, voordat de enquête van start gaat.



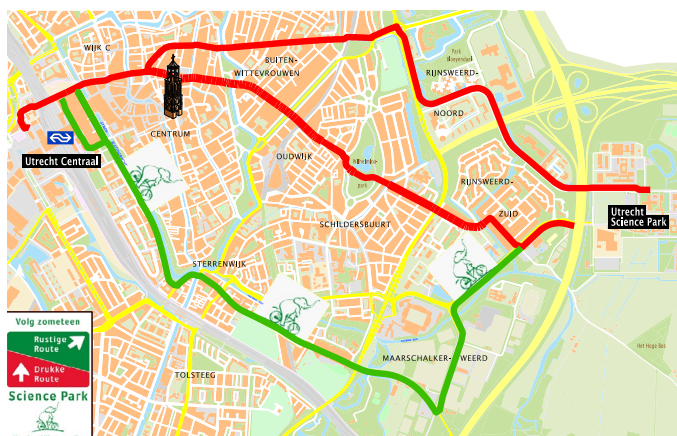
Effect van de maatregel

Een vraag waar de gemeente met de resultaten van de enquête antwoord op hoopt te krijgen is: Is de informatie over real-time drukke een effectieve 'trigger' om fietsers en hun routekeuze te beïnvloeden? Enquêteresultaten worden verwacht in maart 2025. Daarnaast wordt gekeken of de sensoren in de borden de fietsers accuraat genoeg meten om in de toekomst als alternatief voor of aanvulling op tellussen kunnen worden gebruikt.

De pilot 'Utrechtse Olifantenpaadjes' focust zich op het verleiden van fietsers naar de zuidelijke route.



Beeldmateriaal



Figuren 1,2 en 3. Fietsers tijdens de pilot, bebording en de alternatieve route (bron: gemeente Utrecht)



Locatie

- Wageningen



Investing
Oplossend vermogen



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- Drukte



Type maatregel

- Permanent: alternatieve fietsroutes voor studenten bewegwijzeren en communiceren via plattegronden



Scope van de maatregel

- Fietsroutes tussen de universiteit en plekken met studentenhuysvesting



Doelgroep

- Studenten



Status

- Afgerond/permanent



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Team verkeer, gemeente Wageningen (verkeer@wageningen.nl)



Maatregel

Vroeger stonden de (les)gebouwen van Wageningen University & Research (WUR) in de (binnen)stad van Wageningen. Later zijn deze verplaatst naar de campus aan de noordzijde van Wageningen. Dit zorgde voor andere, zware fietsstromen naar het campusterrein. Dagelijks zijn er drukke fietsstromen richting de campus, met name op piekmomenten net voordat de colleges beginnen.

Om de fietsdrukke te spreiden, wordt er ingezet op gewenste fietsroutes tussen de plekken met studentenhuysvesting en de campus. Aan het begin van ieder schooljaar worden studiegidsen en plattegronden met deze routes uitgedeeld aan (nieuwe) studenten (in de studiegids wordt ook verwezen naar de Engelstalige website waar meer informatie over fietsen en fietsroutes in Wageningen wordt gegeven). Hiermee kunnen drukke routes (zoals via de Tarthorst) worden ontlast, omdat (nieuwe) studenten alternatieve routes ontdekken die ze zich vanaf het begin van het nieuwe schooljaar 'eigen' kunnen maken. Deze gewenste routes worden daarnaast bewegwijzerd met bordjes waar 'Campus' op staat.



Effect van de maatregel

Het precieze effect van de maatregelen is niet gemeten. Wel is er nog steeds sprake van fietsdrukke tijdens piekmomenten.

Ook in Groningen en Utrecht is er ingezet op het sturen van studentenfietsstromen, zie daarvoor de Eindnotitie Spreiden van fietsstromen (2022)



Beeldmateriaal



Figuur1. Plattegrond met gewenste fietsroutes (bron: gemeente Wageningen)



Locatie

- Zoetermeer



Investering

Oplossend vermogen



Reden(en) om fietsstromen te beïnvloeden

- 's Nachts samen brengen van fietsers om (sociale) veiligheid te verbeteren.



Type maatregel

- Permanent: uitgebreid pakket aan maatregelen om zo de sociale veiligheid op het gebundelde nachtelijke hoofdnetwerk te verbeteren.



Scope van de maatregel

- Gemeentebrede aanpak.



Doelgroep

- Met name mensen die in de zomermaanden wel de fiets pakken, maar als het donker/winter wordt de fiets laten staan. Dit geldt voor de hele bevolking met een focus op mensen die 's avonds/'s nachts nog ergens een bestemming hebben, zoals uitgaanspubliek of ziekenhuismedewerkers.



Status

- Afgerond



Contactpersoon (naam, functie, gemeente)

- Roel Effting, Adviseur Verkeer, Parkeren en Mobiliteit bij gemeente Zoetermeer



Maatregel

Het pakket bevatte meerdere maatregelen om de sociale veiligheid van fietsers in het donker te verbeteren:

- Het creëren van een hoofdstructuur langs sociaal veilige omgevingen zoals langs huizen, wegen en andere functies die s avonds ook open zijn. Daarbij worden donkere plekken als parken vermeden.
- Het op een andere manier aankleden en/of verlichten van tunnels en de directe omgeving daarvan. Denk hierbij aan het snoeien van groen om de tunnels, het verwijderen van felle verlichting in de tunnel. Deze zijn vervangen voor kleurrijke tekeningen en gekleurde lampen om zo de overgang van de tunnel naar de omgeving te verzachten.
- Het presenteren van informatie op de weg om aan te geven waar het nachtnet is en in welke richting het gaat. Ook zijn er speciale wachtplekken geïnstalleerd, waar fietsers op elkaar kunnen wachten om samen te fietsen.
- Het lanceren van een app, zodat mensen het samen fietsen onderling kunnen afspreken. Ook kan je noodnummers instellen, die daardoor snel bereikbaar zijn, wanneer nodig.

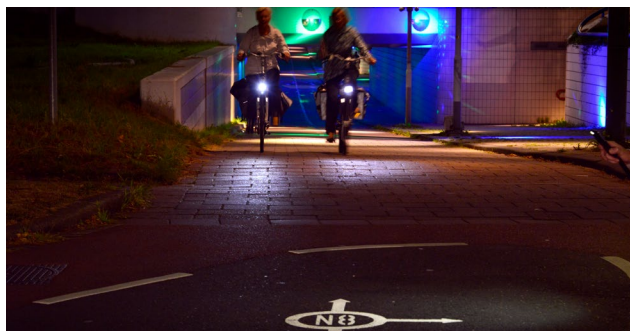


Effect van de maatregel

Het meten van het pakket aan maatregelen bleek lastig te zijn. Wel is er een vragenlijst uitgezet via sociale media. In de antwoorden daarop is positief gereageerd. Mensen zijn blij dat er door de gemeente wordt meegedacht om zo sociale veiligheid, specifiek in het donker, aan te pakken.



Beeldmateriaal



Figuren 1,2,3 en 4. Tunnels en fietsers 's nachts en overdag (bron: gemeente Zoetermeer)

