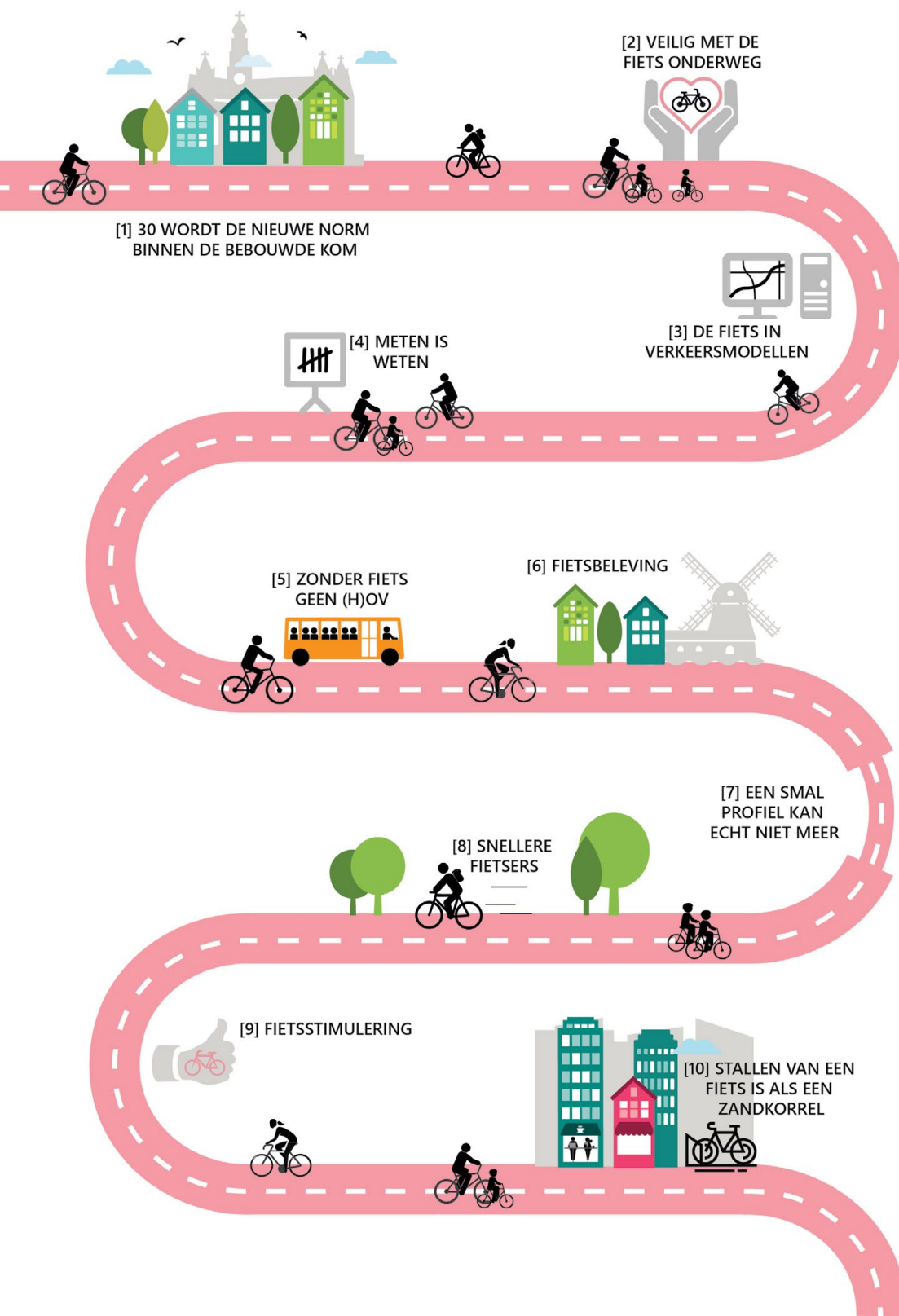




10 SPEERPUNTEN VOOR EEN SCHAALSPRONG FIETS

Ons fietssysteem is nog niet af. Nieuwe fietsen, nieuwe woningen, meer inwoners, oudere inwoners; allemaal ontwikkelingen die vragen om aanpassingen van het fietssysteem in uw gemeente of regio: een schaa sprong voor de fiets. Met een schaa sprong voor de fiets kan het fietsgebruik nog verder groeien, resulterend in een positieve ontwikkeling voor de groei van schone en duurzame mobiliteit.

Goudappel heeft 10 speerpunten voor een schaa sprong fiets opgesteld die u kunnen helpen om deze aanpassingen weloverwogen handen en voeten te geven.

INTERACTIEVE FOLDER

De 10 speerpunten voor een schaa sprong fiets zijn uitgewerkt in deze folder. Per speerpunt schrijven we over onze uitdagingen, visie op het speerpunt, lessen uit analyses en referentieprojecten.

Voorliggende folder is te gebruiken als interactief document. Door op één van de tien speerpunten in de figuur hiernaast te klikken, wordt u doorgelinkt naar de betreffende pagina waar meer informatie te vinden is over het speerpunt.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



[1] 30 WORDT DE NIEUWE NORM BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Het verlagen van de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer kan zorgen voor een prettigere, veiligere en duurzamere stad. En een stad waar de fiets een belangrijkere rol kan spelen. Verschillende steden in Nederland en Europa maakten al plannen of voerden op grote schaal 30 km/h in, ook op drukke wegen. Goudappel onderzoekt, adviseert, en helpt u graag verder, ook vanuit het perspectief van de fietser.

UITDAGINGEN & VISIE

Een ideale veilige verkeersstructuur bestaat uit autoluwe gebieden waar met lage snelheid wordt gereden, en uit meer grootschalige infrastructuur waar grotere hoeveelheden gemotoriseerd verkeer veilig kunnen worden afgewikkeld, ook met hogere snelheden. Zo'n ideale situatie komt echter zelden of nooit voor. Wegen hebben een dubbelfunctie met winkels, scholen en woningen langs drukke wegen. Niet overal is voldoende ruimte, of wordt voldoende ruimte gemaakt, om te komen tot een veilige scheiding tussen verkeerssoorten. Op kruispunten en oversteekpunten moeten kwetsbare fietsen de drukke verkeersaders gelijkvloers oversteken. Toch geldt op dit soort wegen vaak een maximumsnelheid van 50 km/h.

Steeds meer steden in Europa gaan ertoe over de maximumsnelheid voor het gemotoriseerde verkeer te reduceren tot 30 km/u, ook op drukke wegen in de stad. Met een lagere snelheid is de kans op een ongeval kleiner en de impact veel beperkter. Bovendien draagt een lagere snelheid bij aan andere beleidsdoelen zoals leefbaarheid in de stad, en aan de mobiliteitstransitie naar een minder auto-afhankelijk systeem. Ten slotte is het in sommige gevallen mogelijk ruimte te winnen in de stad, doordat bij 30 km/h andere combinaties van verkeersdeelnemers mogelijk zijn. Dat wil overigens niet zeggen dat het zomaar een goed idee is om bestaande fietspaden op te heffen als een straat 30 km/h wordt.

REFERENTIEPROJECTEN

Goudappel is intensief betrokken bij de discussies rond 30 km/h in de stad.

- In het onderzoek 'Het Nieuwe 30' onderzochten Goudappel en DTV Consultants voor 15 wegbeheerders de succesfactoren voor bestaande drukke 30 km/h-wegen. Wat helpt om de snelheid te reduceren? Welke wegkenmerken dragen bij aan een verkeersveilige situatie? Wat is van invloed op de rijsnelheid van de bus? Een uitgebreide samenvatting van het onderzoek is hier te vinden.
- Voor CROW en het Ministerie van IenW werkten we mee aan de totstandkoming van het Afweegkader '30 km/h als leidend

principe' dat gemeenten moet helpen keuzes op netwerkniveau te maken over welke wegen in aanmerking komen als 30 km/h-weg

- Samen met de Fietzersbond werkten we eerst aan een visie op verkeer en ruimte in 2040, en wordt nu gewerkt aan een handreiking voor Fietzersbond-vrijwilligers om met 30 km in de stad om te gaan. We werken samen met verschillende steden en dorpen aan concrete projecten rond 30 km/h op drukke wegen, bijvoorbeeld: GVVP Gouda en [Noordewierweg Amersfoort](#)

Neem contact met ons op om te bespreken hoe we u kunnen helpen met het implementeren van 30 km/h zones om zo meer ruimte te maken en een veiligere omgeving te creëren voor de fiets.



ACHTERGRONDARTIKELN

- [Artikel verkeerskunde - veilige snelheden: waarom het ons nog niet lukt](#)
- [Artikel verkeerskunde - lekker langzaam...](#)
- [Artikel Joris van Damme - ZerO km/u Denken](#)
- [Artikel verkeerskunde - Een miljoen nieuwe woningen in verkeersveilige straten](#)
- [Artikel Goudappel en gemeente Gouda - Gouda omarmt het Nieuwe 30 in het Verkeerscirculatieplan](#)



[2] VEILIG MET DE FIETS ONDERWEG

De fiets is een fantastisch vervoermiddel: energie-efficient, geen uitstoot, gezond, weinig ruimtebeslag, goed voor de sociale interactie. Fietzers zijn echter ook kwetsbaar, instabiel en krijgen geen bescherming vanuit het voertuig. Naast het hebben van veilige wegen en fietspaden, is het belangrijk dat fietsers zich ook goed gedragen in het verkeer.

UITDAGINGEN & VISIE

Het aantal letselongevallen van fietsers is per voertuigkilometer veel hoger dan dat van auto's. Voor een fijne leefomgeving moeten we dus fietsen stimuleren/koesteren en daarbij expliciet aandacht besteden aan een veilig verkeerssysteem. Wat dodelijke ongevallen betreft is risicobeperking op het gebied van interactie met gemotoriseerd verkeer het belangrijkste. 62% van dodelijke fietsongevallen vindt plaats met een met motovoertuig als tegenpartij.

Inrichting fietspaden

30 km/u als leidend principe is daar een belangrijke kans. Bij letselongevallen spelen motorvoertuigen (relatief) een veel kleinere rol. Bij het merendeel van die ongevallen is überhaupt geen ander voertuig betrokken. Het betreft namelijk vaak aanrijdingen met paaltjes en met name valpartijen door uiteenlopende oorzaken. Een goede inrichting en staat van onderhoud kan dat risico verkleinen.

Een belangrijk thema dat wij in onze dagelijkse praktijk ervaren zijn de grijze wegen. Er kan sprake zijn van weerstand tegen het aanleggen van drempels of andere snelheidsremmende maatregelen vanwege afbreuk aan doorstroming. Dit laatste speelt ook bij echte GOW's ter plaatse van kruispunten of fietsoversteken. Het bewerkstelligen van een veilige snelheid van 30 km/u wordt vaak gezien als iets wat niet bij een GOW hoort, terwijl dit wel degelijk het geval is volgens Duurzaam Veilig.

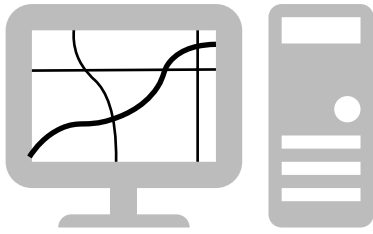


Gedrag en educatie

Met name jongeren en senioren zijn het meeste betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich niet altijd bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-fiets. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar. We zien dat gedrag en educatie belangrijk is op het gebied van verkeersveiligheid. Zo zetten we in o.a. mobiliteitsvisies in op mensgerichte maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten.

REFERENTIEPROJECTEN

- Snorfiets naar de rijbaan (Amsterdam, Utrecht)
- Onderzoek naar fietsoversteken in en uit de voorrang
- Fietsstraten binnen en buiten de bebouwde kom
- [Onderzoek Beleidslijnen Fietsveiligheid](#)



[3] DE FIETS IN VERKEERSMODELLEN: fietsmodel gemeente Ede

Gemeente Ede gaat voor de fiets! Dat doen ze door fietsen in de gemeente veiliger, comfortabeler en duurzamer te maken. Zo leggen ze onder andere nieuwe fietspaden aan, verbeteren ze huidige fietspaden en geven ze verkeersles op scholen. Maar goed inzicht in het huidige gebruik van het fietsnetwerk ontbreekt. En ook een instrument om het effect van maatregelen te evalueren was niet aanwezig. Er waren eigenlijk alleen wat fietstellingen.

OPGAVE

Goudappel en Dat.mobility ontwikkelden een fietsmodel volgens de nieuwste methodieken, waarbij OmniTRANS Spectrum als belangrijke basis diende. Deze werkwijze is voor iedere gemeente/regio in Nederland beschikbaar. Het eindresultaat wordt door de gemeente Ede in haar Regionale Verkeersdesk opgenomen en zal onder andere gebruikt worden voor subsidie-aanvragen bij de provincie Gelderland.

WAT IS HET RESULTAAT?

Het fietsmodel levert voor ieder fietspad in de gemeente Ede het fietsgebruik op gedurende de etmaalperiode (gemiddelde werkdag). Met het OmniTRANS Spectrum als basis is in korte tijd een gedetailleerd fietsmodel opgesteld, waarbij zeer weinig data door de opdrachtgever hoefde te worden aangeleverd. De enige benodigde input van de opdrachtgever betreft actuele fietstellingen ten behoeve van de kalibratie/validatie van het model en het fietsgebruik van/naar het station. De toedeling van de HB-matrix aan het fietsnetwerk is uitgevoerd met de recent

ontwikkelde Node-2-Node toedelingsmethodiek. In deze methodiek worden geen zwaartepunten van modelzones gebruikt voor het bepalen van routes, maar wordt aan ieder knoop in het netwerk een fractie toegekend (gebaseerd op de BAG). Op deze wijze wordt een toedeling tot "in de haarvaten" van het fietsnetwerk geconstrueerd.



WAT BETEKENT DIT VOOR ANDERE GEMEENTEN?

Het OmniTRANS Spectrum is voor heel Nederland beschikbaar. De werkwijze die hier voor het fietsmodel van de gemeente Ede is ontwikkeld, is voor iedere gemeente of regio mogelijk. Niet alleen voor de vervoerwijze fiets, maar idem voor gemotoriseerd wegverkeer en openbaar vervoer. Het werkproces (oa. genereren van een lokale uitsnede, verfijning zonering van CBS buurt naar PC5, kalibratie en toedeling) is voor de ontwikkeling van dit fietsmodel voor de 1e keer toegepast en heeft veel kennis en kunde opgeleverd. Bij meerdere toepassingen is verdere stroomlijning nog benodigd om nog sneller en efficiënter een kwalitatief hoogwaardig verkeersmodel op te stellen.



[4] METEN IS WETEN



De beschikbaarheid van fietsdata is groeiende. Er komt steeds meer data beschikbaar waarmee beleidsmakers en onderzoekers hun voordeel kunnen doen. Maar doordat veel data en tools nog in ontwikkeling zijn, is het belangrijk oog te hebben voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van de data, en goed te begrijpen welke uitspraken op basis van de data kunnen worden gedaan.

VISIE OP HET THEMA

- De combinatie van data en advies is heel sterk om goed onderbouwd beleid vorm te geven.
- Onderzoek aan welke fiets data behoefte is binnen een organisatie. Ga vanuit deze behoefte aan slag om de fietsdata te verzamelen.
- Er komt steeds meer fietsdata beschikbaar, waarmee het fietsbeleid verder wordt geprofessionaliseerd en de fiets als volwaardige modaliteit naast auto, ov en lopen wordt gepositioneerd. Deze ontwikkeling vindt de komende jaren plaats, waardoor steeds nieuwe mogelijkheden ontstaan om een kwantieve duiding te kunnen geven.
- De hoeveelheid informatie kan worden ontsloten in online dashboards en webmaps waarmee het mogelijk is om op eenvoudige wijze op hoofdlijnen en gedetailleerd naar opgaves te kijken.

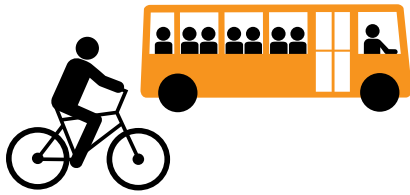
LESSEN UIT ANALYSES/UITDAGINGEN

- Op basis van beschikbare data kan kwantitatief duiding aan de opgave worden gegeven. Meten = weten!
- De beschikbaarheid van fietsdata is nog in opkomst, het is belangrijk om oog te hebben welke uitspraken gedaan kunnen worden o.b.v. de beschikbare data.
- Zorg voor standaarden binnen verwerkingen van data zodat resultaten met elkaar zijn te vergelijken. Bijvoorbeeld bij enquêtes van Hoogwaardige Fietsinfrastructuur. Stel dezelfde vragen zodat ook de effecten van nieuwe fietsinfrastructuur onderling zijn te vergelijken.



REFERENTIEPROJECTEN

- **Dashboard standaard methode effectmeting Hoogwaardige Fietsroutes:** Binnen dit project wordt de data uit standaardenquêtes verrijkt met geografische gegevens. Hierna worden resultaten gevisualiseerd in een dashboard.
- **Actualisatie inventarisatie hoogwaardige fietsinfrastructuur:** Middels een inventarisatie is onder alle provincies en vervoersregio's de mogelijkheid geboden om projecten aan te dragen. De projecten zijn vervolgens in beeld gebracht door middel van GIS en een illustratieve kaart die gebruikt kan worden voor communicatiedoeleinden.
- **Opbouw fietsnetwerk Referentie prognose 2021:** Dat.Mobility heeft voor Rijkswaterstaat een landelijk fietsnetwerk gebouwd om reistijden en afstanden tussen zones vast te bepalen. Dit netwerk is gebaseerd op het OSM en vervolgens voorzien van snelheden o.b.v. data vanuit de fietstelweek.
- **Dimensionering van de recreatieve fiets (Tour de Force)** In opdracht van Tour de Force hebben Goudappel en Dat.mobility in beeld gebracht welke data beschikbaar is over recreatief fietsen. Dit betrof een casestudie voor de provincies Noord-Holland en Utrecht, waarbij data-analyses zijn uitgevoerd om de omvang en problematiek van de recreatieve fiets in beeld te brengen.



[5] ZONDER FIETS GEEN (H)OV

Fiets zorgt ervoor dat OV-haltes en stations vanuit een grotere omgeving bereikbaar zijn: het verzorgingsgebied van haltes en stations wordt dus vergroot. Dit geldt voor voor- en natransport (denk aan het succes van de OV-fiets). De combinatie fiets en OV is succesvol in Nederland en krijgt in het buitenland nog wel kansen, belangrijk daar is vooral de fietsinfrastructuur (incl. stallen) op orde te krijgen.

UITDAGINGEN

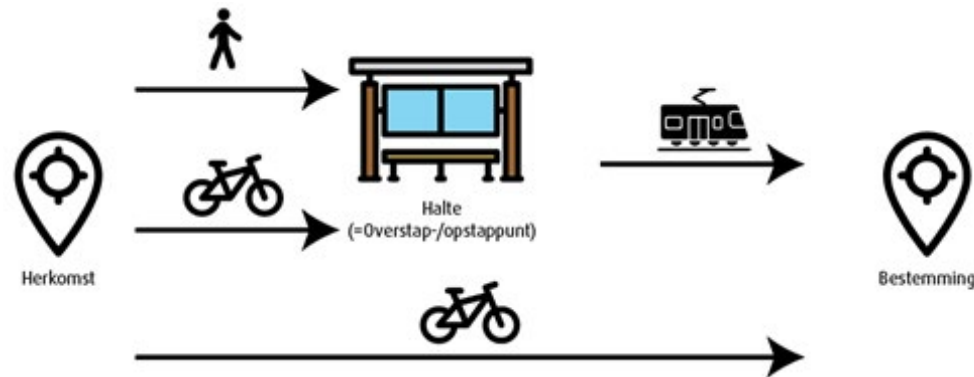
- Fietsenstallingen aan halte/op station; zowel voldoende stallingen nodig, maar ook de kwalitatief juiste stallingen (buitenmodel fietsen, elektrische fietsen, dure fietsen in een kluis...)
- De ontsluitende buslijn verdwijnt, reizigers moeten maar naar de halte fietsen. Niet iedereen kan fietsen. Met 'foute ingrepen' zorgt de potentie die fiets aan Fiets en OV biedt juist voor het onaantrekkelijker maken van het OV
- Stations- en haltekeuze van de fietser is nog een raadsel, daar doen we nu in samenwerking met TU Delft onderzoek naar
- Voorkomen dat, vooral bij bushaltes, een eigen deelfietssysteem ontstaat voor het natransport. OV-fiets werkt goed, dat komt mede door de eenvoud van het systeem. Andere vervoerders hebben ook deelfietssystemen, maar dan heb je voor elk systeem een eigen app met eigen onhandigheid voor nodig
- Fiets en OV-keten is zo sterk als de zwakste schakel

VISIE OP HET THEMA

- Bij het combineren van twee aspecten is het taak 'het beste van twee werelden' te combineren en uit te kijken 'voor het slechtste van twee werelden'.
- Fiets en OV mag niet leiden tot uitsluiting van gebruik van het OV, omdat een deel van de beoogde doelgroep niet kan of wil fietsen
- Fiets is ook een concurrent van 'het trage OV', bepaalde groepen reizigers hebben andere wensen/eisen met betrekking tot mobiliteit. Snelheid is niet voor iedereen een ding.

REFERENTIEPROJECTEN

- GIS analyse naar de fiets en OV-potentie langs het tramnetwerk, in opdracht van HTM
- Effect van de HTM deelfiets op de OV-bereikbaarheid, in opdracht van HTM



Twee directe concurrenten (boven en onder) van de fiets-OV-combinatie (midden) (Huisman et al, 2021).



[6] FIETSBELEVING

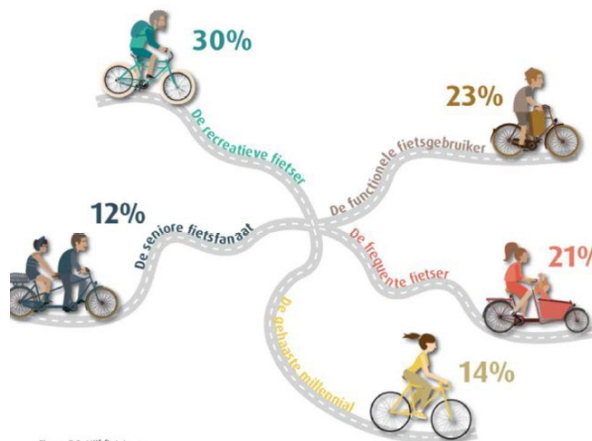
Reistijdbeleving speelt een belangrijke rol bij de keuze voor een fietsroute. Aantrekkelijke routes worden als korter ervaren, waardoor de reistijdbeleving van fietsers –door fietsroutes bewust langs een aangename omgeving te leiden– aanmerkelijk kan worden bekort. Inzetten op veraangenaming van de fietsroutes als strategie zou dus een aanmerkelijke winst kunnen opleveren in de reistijdbeleving van fietsers en daarmee het gebruik van de fiets.

UITDAGINGEN EN VISIE



Fietsbeleving verschilt per type fietser: de gemiddelde fietser bestaat niet. Bij het ontwerpen en inrichten van de fietsinfrastructuur is het belangrijk om de aantrekkelijkheid van een fietsroute als volwaardig ontwerpprincipie mee te nemen in het ontwerp en bij de inrichting. Elke groep heeft andere wensen en eisen. Zorg er als gemeente voor om verschillende types fietsverbindingen te faciliteren zodat iedereen zich welkom voelt en met een positief gevoel op de fiets stapt. In het algemeen vinden fietsers een route prettiger als ze door een groene omgeving fietsen en niet gehinderd worden door ander verkeer.

FIETSBELEVINGSCHECKLIST



Figuur 5.2: Vijf fietstypes

Deze tien punten kunnen u helpen bij het verbeteren van uw fietsroutes:

- Aanwezigheid van een groene omgeving: weilanden, parkeren, bossen;
- Aanwezigheid van terrasjes;
- Voorziening specifiek voor de fiets, bijvoorbeeld de fietsstraat, of een rood fietspad;
- Routes door de buitenwijk van de stad;
- Aanwezigheid van herkenningspunten;
- Geen hoogbouw en industrie;
- Geen scooters;
- Geen tunnels;
- Geen geparkeerde fietsen en auto's;
- Geen gemengd verkeer.

REFERENTIEPROJECTEN



Om meer inzicht te krijgen in de reistijdbeleving van fietsers en de relatie met de aantrekkelijkheid van een route en het verplaatsingsgedrag, hebben Goudappel, NS, ThuisraadRO en de Universiteit van Amsterdam hier onderzoek naar gedaan (2018). Uit het onderzoek blijkt dat de meeste fietsers kiezen voor de aantrekkelijkste routes. Reistijden doen er veel minder toe. [Op onze website kunt u het complete onderzoeksverslag terugvinden.](#)

[7] EEN SMAL PROFIEL KAN ECHT NIET MEER



Het wordt steeds drukker op het fietspad en er komen meer verschillende typen voertuigen. De snelheidsverschillen tussen de gebruikers van het fietspad worden groter en dit kan leiden tot een toename van onveilige situaties. De breedte van fietsvoorzieningen levert een belangrijk bijdrage in het veilig(er) maken van het fietsverkeer.

UITDAGINGEN

Uit een landelijke enquête blijkt dat één op de tien fietsers een probleem ervaart met drukte op Nederlandse fietspaden, maar het probleem niet groot genoeg is om de fiets te laten staan. Uit een onderzoek van Goudappel is gebleken dat vooral de interactie met andere fietspadgebruikers bijdraagt aan druktebeleving. Het gaat niet om gedragingen die verboden zijn maar vooral om gedrag dat als asociaal wordt ervaren.

Ook Goudappel-adviseur Frank de Winter heeft in zijn onderzoek in de stad Utrecht geconcludeerd dat bijna 90% de fietspaden druk vinden en 60% er ook daadwerkelijk last van heeft. Vooral ouderen ervaren de fietspaden als druk. In het onderzoek wordt geadviseerd om naast het bieden van alternatieve routes ook in te zetten op verbreding van fietspaden. Als het gemakkelijker wordt om in te halen zullen er minder conflicten ontstaan.

In 2021 heeft het CROW Fietsberaad een discussienotitie opgesteld (juni 2021) waarin gesteld wordt dat een nieuwe blik op het fietspad nodig is om voorbereid te zijn op de snel veranderende situatie van gebruikers en voertuigen op het fietspad.

VISIE OP HET THEMA

Infrastructuur die op orde is, is een van de belangrijkste aanjagers om de schaa sprong voor de fiets te kunnen bewerkstelligen. De fiets is geen eendimensionaal begrip maar is een verzameling van voertuigen die als kenmerk hebben dat ze (overwegend) door fysieke inspanning worden aangestuurd en de gebruiker blootstelt aan de buitenlucht. In de verschijningsvorm van de fiets is in afgelopen jaren een grote diversiteit ontstaan door onder meer de komst van de e-bike, bak- en transportfietsen. Samen gebruik maken van de fietsinfrastructuur is nog steeds prima mogelijk maar vraagt wel aanpassingen.

Naast de toename van het verkeer op het fietspad is ook het toegenomen snelheidsverschil één van de redenen om kritisch naar de maatvoering te kijken. Een derde overweging om een schaa sprong in de infra te maken is het streven om naar inclusieve mobiliteit. Ruim 2 miljoen mensen in Nederland hebben te maken met een fysieke beperking, maar velen kunnen zich met aangepaste voertuigen zoals driewielers, handbikes of duofietsen toch onafhankelijk verplaatsen. Door verbreding van fietsvoorzieningen worden 'problemen' zoals snelheidsverschillen minder groot en kunnen ook bredere en andersoortige voertuigen gezamenlijk het fietspad gebruiken.

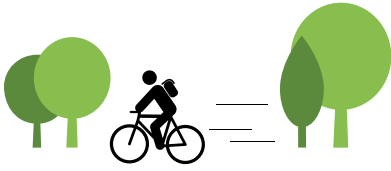
REFERENTIEPROJECTEN

Regionaal: De F35 tussen Hengelo en Enschede is door de ANWB in 2019 uitgeroepen tot de beste fietssnelweg van Nederland. Deze route kenmerkt zich door een hoogwaardige kwaliteit (in breedte en comfort) over grote afstand (62 km). Het brede profiel (4 m) zorgt ervoor dat de verschillende gebruikers veilig samen gebruik kunnen maken van het fietspad. Goudappel is vanaf het eerste idee (2005) tot realisatie betrokken geweest bij dit project.

Lokaal: Op de route Burg. Reigerstraat – Nachtegaalstraat in Utrecht lagen tot voorkort smalle fietspaden, terwijl deze route een van de drukste fietsverbindingen van Nederland is. In plaats van de fietspaden te verbreden, wat wellicht ten koste zou gaan van de ruimte voor de voetganger of het groen, is een nieuw profiel in realisatie waarbij fietsers worden gemengd met het autoverkeer. [De snelheid is teruggebracht naar 30 km/h](#). Goudappel voerde voor dit ontwerp de verkeersveiligheidsaudit uit.



[8] SNELLERE FIETSERS: WE KUNNEN ER NIET OMHEEN



De organisatie Tour de Force heeft een doel geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 10 jaar tijd. Dit gebeurt door de schaa sprong fiets niet alleen in de stad, maar ook in de omliggende regio gestalte te geven. Snelle fietsroutes in combinatie met snelle (elektrische) fietsen zorgen voor een gewenste sprong, en dat draagt dan weer aanzienlijk bij aan bereikbaarheid (niet meer in de file) en leefbaarheid van steden en dorp, maar ook aan gezondheid (beweging), en aan een schone omgeving.

VISIE OP HET THEMA

We pleiten ervoor om ons niet blind te staren op het dichtslibben van het wegnnet maar flink werk te maken van fietsafstanden tot 15 kilometer. Dit vraagt om een multimodale benadering, om het realiseren van non-stopfietsroutes in stad en regio en om de rol van de fiets in de ketenreis goed te faciliteren. Bovendien moeten de fietsenstallingen en deelfietssystemen bij OV-knopen, in binnensteden en aan de rand van steden meer aandacht krijgen. Dit alles ondersteund met aantrekkelijke fietsstimuleringscampagnes, verkeersveiligheid-educatie (bv ouderen op ebikes) en gedragsbeïnvloeding zoals de werkgeversaankpak.

Financiering komt tot stand in mobiliteitsvisies, omgevingsvisies en fietsplannen van steden, provincies en regio's, met ondersteuning van het Rijk en de EU. Ook het bedrijfsleven heeft daarin belangen en kan daarin bijdragen. Verstedelijkingsimpulsen, klimaatakkoorden en verkeersveiligheids-afspraken (SPV) zijn de actuele beleidskaders om goede investeringen te doen om meer mensen over langere afstand op de fiets te krijgen.

REFERENTIEPROJECTEN

Mens

- Onderzoek naar modal split (voor het KIM),
- Fiets- en multimodale modellen (Den Haag),
- Belevingsonderzoek, schoolprojecten en spitsacties (bv Zwolle -Kampen)
- Verkeersveiligheidsprogramma's voor e-bikes en op scholen

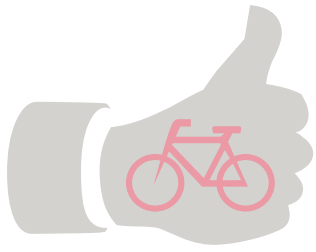
Voertuigen

- Onderzoek en advies 35.000 snorfietsen op de rijbaan (Amsterdam)
- Fietsparkeren voor ebikes (Ootmarsum)
- Fietsparkeur nationale hoge standaard voor fietsparkeren

Weg

- Onderzoek en ontwerp van fietssnelwegen zoals de F35 in Overijssel (de beste van Nederland in 2019), het Maaswaalpad in Gelderland/Limburg en het sternet in Den Haag
- Snelle fiets in integrale plannen voor Utrecht, MRA Amsterdam, en verder Enschede, Hoogeveen en Tilburg
- Integraal ontwerp van de historische (fiets) route Velperweg in Arnhem (incl film en subsidiering vanuit meerdere doelen)
- Ministerie van I&W: ondersteuning bij Nationaal Toekomstbeeld Fiets
- Sessies en webinars voor fietssnelwegen in Duitsland, Scandinavie en USA





[9] FIETSSSTIMULERING

Het aanbieden van snelle, veilige en aantrekkelijke fietsroutes is een belangrijke randvoorwaarde om het fietsen te bevorderen. Echter, om mensen vaker voor de fiets te laten kiezen, is het belangrijk om ook oog te hebben voor de redenen waarom mensen al dan niet fietsen. Vaak heeft dat niet alleen met de infrastructuur te maken, maar ook met gedragsfactoren.

UITDAGINGEN

Het fietsgebruik in Nederland is hoog, maar het kan nog hoger. Zeker als alternatief voor de auto is er nog volop ruimte voor de fiets. Op afstanden die prima te fietsen zijn, kiezen mensen nog lang niet altijd voor de fiets. Ook geldt dat onder bepaalde bevolkingsgroepen het fietsgebruik nog laag is in vergelijking met andere groepen.

Redenen om niet te fietsen kunnen divers zijn. Mensen kiezen bijvoorbeeld voor de auto omdat zij denken dat de fiets gedoe geeft en zij hechten aan het comfort van de auto. Vaak spelen bij deze keuzes aannames een grotere rol dan echte ervaring. Vaak maken mensen ook helemaal geen echte keuze, maar kiezen zij automatisch voor de auto, gebaseerd op gewoontegedrag.

Het kan ook zijn dat mensen wél vaker willen fietsen, maar moeite hebben om dat ook daadwerkelijk te doen als het erop aankomt. Ook zijn er mensen die onbekend zijn met de fiets of een negatieve ervaringen met de fiets hebben gehad. Effectief fietsstimuleringsbeleid sluit aan bij deze achterliggende motieven en weerstanden, om zo mensen, vaker voor de fiets te laten kiezen.

VISIE OP HET THEMA

Infrastructurele maatregelen, zoals het aanleggen van snelle, veilige en aantrekkelijke fietspaden en goede parkeervoorzieningen, zijn van beperkte waarde om meer mensen voor de fiets te laten kiezen. Deze 'harde' maatregelen zijn uiteraard van belang in het creëren van een goed fietsklimaat, maar om mensen te overtuigen om vaker de fiets te nemen, zijn 'zachte' maatregelen, gericht op gedrag, onontbeerlijk.

Effectieve gedragsmaatregelen nemen weerstanden tegen de fiets weg en laten mensen vanuit hun eigen overtuiging kiezen voor de fiets. Het is daarvoor belangrijk om aan te sluiten bij psychologische gedragsmechanismen, zoals intrinsieke motivatie en sociale normen.

Er zijn verschillende voorbeelden van maatregelen die vanuit het perspectief van gedrag het fietsen bevorderen. Voorlichting helpt om barrières onder bepaalde doelgroepen weg te nemen. Fietsprobeeracties laten mensen kennis maken met (elektrische) fietsen. En campagnes als 'Ik Fiets' en 'B-riders' activeren mensen binnen een gemeenschappelijk platform om de fiets te pakken.

REFERENTIEPROJECTEN

- Goudappel onderzocht de effectiviteit van het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente Soest. De uitkomsten benadrukten het belang van een gezamenlijke inzet van maatregelen op infrastructuur én gedrag: [artikel verkeerskunde](#)





[10] STALLEN VAN EEN FIETS IS ALS EEN ZANDKORREL

We plaatsen steeds meer vertrouwen in de fiets bij (binnenstedelijke) gebiedsontwikkeling en daarmee groeit het belang van een goed passend stallingsaanbod. De stallingsplek is immers het begin- en eindpunt van iedere verplaatsing met de fiets. Schaalsprong fietsparkeren betekent niet per definitie méér, maar vooral slimmer fietsparkeren en op de juiste plek. Een schaalsprong naar fietsparkeren op netwerkniveau en met focus op het gedrag en behoeften van doelgroepen.

UITDAGINGEN

Het belang van de fiets als alternatief voor de auto neemt toe om grootschalige ontwikkelingen mogelijk te maken en steden en dorpen leefbaar te houden. Het belang om uitdagingen met fietsparkeren aan te gaan neemt daardoor ook toe. Hieronder een greep van de uitdagingen die we in de praktijk tegenkomen:

- Bestaande fietsparkeervoorzieningen worden onvoldoende gebruikt;
- Te weinig passende stallingsmogelijkheden voor de aanwezige doelgroepen en type fietsen; vraag en aanbod sluiten niet op elkaar aan;
- Gestalde fietsen zorgen voor overlast in de openbare ruimte;
- Fietsdiefstal en vandalisme (ook van deelfietsen);
- Stallingsvoorzieningen worden als sociaal onveilig ervaren en daardoor minder gebruikt;
- Fietshandhaving mag niet ten koste gaan van fietsgebruik;
- Een verkeerd gestalde fiets heeft geen kenteken, waardoor direct handhaven (beboeten) wordt bemoeilijkt. Daardoor is een gemeente meer toegewezen op de inzet van gedragsmaatregelen om gewenst parkeergedrag te stimuleren.

AANPAK

Grip op fietsparkeren begint bij inzicht in de doelgroepen, hun parkeergedrag, herkomst en bestemming, stallingslocaties en aantallen. In de uitwerking dient het volgende (met elkaar) te worden afgewogen:

- Zorg voor optimale bereikbaarheid tot in de stallingsvoorziening en weer terug; dus alles van een goede, herkenbare aansluiting op fietsroutes, bestemmingen en voorzieningen, tot passende toegangssystemen, hellingbanen en looproutes.
- Onderzoek, monitor en voorspel het benodigde aantal stallingsplaatsen op plaatsen waar je zekerheid van een vrije plek wil bieden voor verschillende doelgroepen.
- Maak het onaantrekkelijk en/of verboden om te stallen op plaatsen waar dat ongewenst is en zorg dan wel voor een realistisch alternatief.
- Bij stallingsvoorzieningen die eenvoudig en met weinig inspanning te zijn gebruiken (afgestemd op de doelgroep het type fietsen), zijn minder sturende maatregelen nodig.
- Zorg voor passend beheer van de fietsparkeervoorziening, eventueel met een beheerder op locatie voor bewaking en eventuele extra service(s) als oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsen, kluisjes, leenbuggy's, reparaties etc.

REFERENTIEPROJECTEN

- Scooter- en fietsparkeren in garages, gemeente Amsterdam – Verkenning naar haalbaarheid en randvoorwaarden bij het faciliteren van scooter- en/of fietsparkeren in (auto)garages.
- Nota Parkeernormen Fiets, gemeente Tilburg – Samen met de gemeente ontwikkelen van een juridisch kader voor het sturen op de gewenste aantallen en kwaliteit voor fietsparkeren bij ontwikkelingen in Tilburg.
- Ontwikkelstrategie Fietsparkeren Station Leiden Centraal, gemeente Leiden – Samen met betrokken stakeholders komen tot een gezamenlijke ontwikkelstrategie voor de ontwikkeling en kwaliteit van benodigde fietsparkeervoorzieningen nabij Station Leiden Centraal.

