

Doorfietsroutes: voor duurzame mobiliteit en (sportieve) recreatie

Overweeg je het aanleggen van een doorfietsroute in jouw regio?
Of wil je het gebruik van een doorfietsroute stimuleren?
Gebruik deze publicatie om aan de slag te gaan.

Inhoud

Wat is een doorfietsroute?	2
Realisatie van doorfietsroutes	3
Wat zijn de effecten van doorfietsroutes?	4
Profiel van de gebruikers van doorfietsroutes	7
Ontwerptips voor doorfietsroutes	11
Stimulering gebruik doorfietsroutes	14
Referenties	16

→ Wat is een doorfietsroute?

Fietsroutes maken deel uit van de [hardware van een beweegvriendelijke omgeving](#) [1] en kom je overal tegen. Deze publicatie gaat in op een speciale categorie fietsroutes, namelijk hoogwaardige regionale routes. Er zijn diverse benamingen voor dit type routes: fietssnelweg, snelfietsroute, doorfietsroute, fietsostrade (B), velostrada, doorgaande fietsroute, fietssterroute, metropolitane routes, doorgaande fietsroute, inter-lokale fietsroute, doorrijroute, regionale fietsroutes, enzovoorts. Maar hoe je de route ook noemt: doorfietsroutes zijn in essentie aantrekkelijke en veilige, op elkaar aansluitende fietsroutes. Ze verbinden dorpen en steden met elkaar en maken faciliteiten zoals werk- en winkellocaties, scholen, OV-knooppunten beter bereikbaar voor fietsers van binnen en buiten de stad [4].

Onderzoeker Huub Ploegmakers [2] beschrijft hoe er ongeveer vijftien jaar geleden werd gesproken over fietssnelwegen die vooral waren bedoeld als instrument voor filebestrijding. Tegenwoordig gebruiken we de term doorfietsroutes voor een brede mobiliteitsoplossing ([zie bijvoorbeeld afweging provincie Utrecht](#) [3]).

En waar de term fietssnelweg nog deed vermoeden dat het enkel geschikt of bedoeld was voor fietsers met hoge snelheid, kunnen doorfietsroutes - binnen de bebouwde kom - nadrukkelijk ook worden gebruikt door andere verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, scooters en skeeleraars. En buiten de bebouwde kom ook door bromfietsers.



Foto Jeroen Hoyng

→ Realisatie van doorfietsroutes

Veelal zijn doorfietsroutes aangelegd rondom grote steden of kernen, waar veel werkgelegenheid, scholen en winkels zijn, en verbinden ze deze steden met centrumfunctie met de omliggende (forenzen)dorpen. In Nederland ligt er volgens de Fietzersbond [5] zo'n 750 kilometer aan doorfietsroutes. Daar komt in de jaren tot 2030 nog eens 1.400 kilometer bij. Doorfietsroutes zijn verspreid over het land te vinden. Afbeelding 1 laat de bestaande en de nog te realiseren doorfietsroutes zien.

Succes- en faalfactoren voor het succesvol realiseren van snelle fietsroutes zijn [6,7]:

- de fietspotentie in de omgeving,
- de karakteristieken van de route (bijv. routes die gemakkelijk zijn te creëren op basis van bestaande fietspaden),
- politieke wil,
- coördinatie (speciale coördinator) en samenwerking,
- budget (o.a. subsidie van het Rijk),
- betrokken stakeholders en
- lokale acceptatie van de route.



Afbeelding 1: Overzicht bestaande en geplande doorfietsroutes uit 2022 [4]

De geplande hoogwaardige doorfietsroute F50 tussen Apeldoorn, Epe en Vaassen komt er niet. Belangrijkste redenen: te duur en te veel impact op het landschap.

→ **Wat zijn de effecten van doorfietsroutes?**

Als je overweegt een doorfietsroute aan te leggen, is het interessant om te kijken naar de impact van zo'n route. In de eerste plaats delen we wat we weten over het daadwerkelijke gebruik van deze routes, bijvoorbeeld ten opzichte van eerder autogebruik. Daarnaast lees je meer over de impact op de tevredenheid van de gebruikers en op de veiligheid.

Onderzoek naar fietsroutes

Een studie in Kopenhagen [8] geeft aan dat er diverse uitdagingen zijn bij het beoordelen van het effect van fietsroutes. Investerings in fietsroutes zijn namelijk vaak een combinatie van investeringen in de infrastructuur, in nieuwe faciliteiten langs de route en in communicatie en educatie. Dit maakt het lastig om de exacte succesfactoren of 'werkzame elementen' achter de resultaten van een route vast te stellen.

Ook geldt dat evaluatieonderzoek kort na het ingebruik nemen van de route, zich uiteraard alleen richt op de korte termijn. Het doel waarvoor fietsers de route gebruiken en de bestemming waar ze naartoe fietsen, zijn dan meestal nog hetzelfde gebleven. De zogeheten 'second order' (lange termijn) effecten van de nieuwe doorfietsroute blijven dan dus buiten beschouwing [9]. Terwijl ook dat heel interessant kan zijn. Fietsers kunnen de route bijvoorbeeld ook gaan gebruiken voor het bereiken van nieuwe bestemmingen in de regio, die eerder niet per fiets bereikbaar waren. Ook kunnen er nieuwe gebruikers bij komen op de langere termijn, bijvoorbeeld mensen die de route gaan gebruiken na het wisselen van baan. En ook gaan meer mensen de doorfietsroute op de langere termijn wellicht recreatief gebruiken.

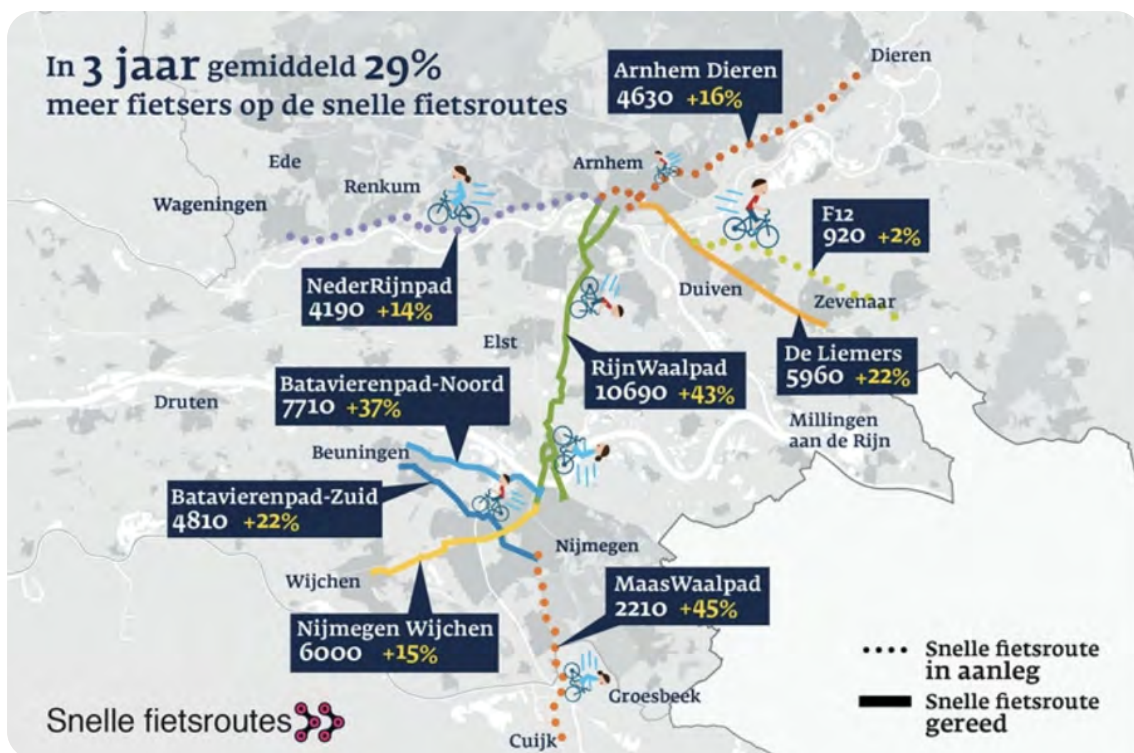
De basismethodiek monitoring doorfietsroutes [10] stelt dat doorfietsroutes zelden een rechte route vormen, tussen woonkern A enerzijds, en bestemming in de stad B anderzijds. Fietsers komen op verschillende plekken op de route en ze passeren verschillende punten op de route wel of niet. Door deze variatie is het moeilijk om goede evaluaties op te zetten. In de basismethodiek is daarom een eenduidige evaluatiemethode voorgesteld, die zich vooral richt op trajectdelen.

Gebruik van doorfietsroutes

Ondanks uitdagingen in evaluatieonderzoek, kunnen we zeker iets zeggen over de terugkerende effecten van de verbeteringen in de fietsinfrastructuur. We kijken hierbij zowel naar overstappers (mensen die op dezelfde route voorheen de auto gebruikten) als naar nieuwe gebruikers (mensen die voorheen een andere route namen).

- In haar 'Factsheet Fietsinfrastructuur' [11] stelt Rijkswaterstaat dat doorgaans 2 tot 5% van de fietsers op een verbeterde fietsroute aangeeft dat ze voorheen met de auto naar hetzelfde reisdoel gingen.
- In de evaluatie van de aanleg van doorfietsroutes in Gelderland [12] bleek dat 6 tot 8% van de fietsers voorheen de auto pakten voor dezelfde route. In ditzelfde onderzoek valt ook op dat fietsers een aantal van de verbeterde routes hoger zijn gaan waarderen. Ook bleken de doorfietsroutes een aanzuigende werking te hebben: 8 tot 13% gaf aan voorheen via andere routes te fietsen.

- Onderzoek in Kopenhagen [8] toont in het eerste jaar van de doorfietsroute een toename van 4% fietsers die eerder niet per fiets de route aflegden. Een jaar later steeg dit tot 6%. Overige toename kwam vooral van fietsers die eerder andere routes gebruikten. Fietsers waardeerden de doorfietsroute ook positiever na de aanpassingen.
- Onderzoek naar snelle fietsroutes in Brabant liet hogere uitschieters zien dan de onderzoeken hierboven. Mede door de combinatie met maatregelen om fietsgebruik te stimuleren, lag het aantal fietsers dat eerder de auto gebruikte fors hoger. De provincie Noord-Brabant publiceerde [13] dat van het aantal nieuwe fietsers op de doorfietsroute Eindhoven-Valkenswaard (F69), maar liefst 34% voorheen de auto nam. Bij de F59 is dit 16%.
- Onderzoek van de Radboud Universiteit [6] concludeerde dat het gemiddelde gebruik van snelle fietsroutes na verloop van tijd kan oplopen tot 29%. Het gaat dan zowel om fietsers die eerder andere routes gebruikten, als om fietsers die eerder de auto namen (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: Effect gebruik doorfietsroutes (Radboud Universiteit) [6]

Het percentage overstappers van auto naar fiets voor woon-werkverkeer lijkt afhankelijk van het onderzoek en de locatie. Daarbij zorgt de doorfietsroute voor een toename in nieuwe gebruikers. Denk hierbij niet alleen aan fietsers die eerder een andere route namen, maar ook aan bijvoorbeeld handbikes, skeeleraars, rolschaatsers en hardlopers.

Bovenstaande cijfers geven een globaal beeld van het gebruik van doorfietsroutes. Structurele cijfers om het gebruik in kaart te brengen ontbreken op dit moment nog. Tour de Force ontwikkelt een dashboard voor effectmetingen van hoogwaardige fietsroutes om meer inzicht te krijgen in de effecten ten aanzien van fietsgedrag en -beleving.

Tevredenheid

In Vlaanderen is al onderzoek gedaan naar de tevredenheid van de gebruikers van de doorfietsroute “fietsostrade F1”. De tevredenheid was bij onderzoek van Goossens in 2014 [15] hoger dan in het onderzoek van Van Elsacker [16] vier jaar later in 2018. Van Elsacker concludeert dat gebruikers strenger zijn geworden en hogere kwaliteit verwachten. Vragen en opmerkingen die gedurende de jaren bij het steunpunt in Antwerpen zijn binnengekomen ten aanzien van de fietsostrade zijn:

- Onderhoud: gladheid, groenonderhoud, slecht zicht of verlies breedte door overwoekeringen van groen, vandalisme, putten in wegdek;
- Verkeerssituatie: voorrangssituaties, veel auto’s en sluipverkeer;
- Wegcode: mag een brommer op de fietsostrade? En speed pedelecs? Is het een fietsweg of fietspad?
- Wegenwerken: omleidingen, hinder, vertraging;
- Infrastructuur: te scherpe bochten, te smal, borden staan in de weg, verlichting, paaltjes;
- Projectgerelateerd: timing, infoavonden, grondverwervingen, locatie nieuwe aanleg;
- Communicatie: waar ligt de fietsostrade? De bewegwijzering is niet duidelijk. Waar is er een oprit? bestaat er een wegbeschrijving?

”Wie de F1 helemaal af fietst, komt heel veel verschillende soorten infrastructuur tegen: fietsweg, dubbelrichtingsfietspad of gewone rijweg, beton, asfalt of betonstraatstenen, rood of grijs, door kernen, landbouwgebied of natuur, ... Dit geeft de gebruiker niet altijd het gevoel dat hij zich op een fietssnelweg bevindt, en ook andere weggebruikers weten vaak niet dat daar een fietssnelweg ligt” [16].

Veiligheid

Hoe zit het met de veiligheid van doorfietsroutes? Onderzoek van de ANWB [17] geeft aan dat er wel kwaliteitsverschil zit tussen de verschillende doorfietsroutes en dat kan zorgen voor onveilige situaties. Paden zijn soms te smal, bevatten te veel obstakels of gevaarlijke kruisingen. De verkeersveiligheid is niet optimaal wanneer er geen eenduidige voorrangregeling is en als op verschillende stukken van de doorfietsroutes auto’s te gast zijn.

Grote verschillen in snelheid kunnen leiden tot gevaarlijke momenten. Naast skeeleraars en recreatieve fietsers zie je groepen wielrenners, mensen met e-fietsen en brommers. Tussen de 23 en 38% van de fietsers op de onderzochte doorfietsroutes maakt gebruik een elektrische fiets [12]. Op het fietspad langs de N225 tussen Doorn en Leersum wordt geëxperimenteerd met een [blauwe inhaalstrook](#), om het probleem van de grote snelheidsverschillen op te lossen [18]. De eerste bevindingen van de inhaalstrook [19] laten echter zien dat het nieuwe inhaaltraject een te smal fietspad was, wat versterkt werd door gevallen herfstbladeren. Metingen lieten namelijk zien dat groepen fietsers gewoon even vaak naast elkaar bleven fietsen, maar dat fietsers die alleen fietsten en de inhaalstrook wel gebruikten, daardoor gemiddeld zo’n tien centimeter meer richting de berm reden.

Ook de sociale veiligheid op doorfietsroutes is belangrijk! De ANWB [17] concludeert dat er doorgaans minder lantaarnpalen staan langs een doorfietsroute door de buitengebieden, dan in stedelijke gebieden. “Veel mensen zullen fietsen in het donker als onprettig ervaren.” [17, p11]



Foto Jeroen Hoyng

➔ **Profiel van de gebruikers van doorfietsroutes**

Het gebruikersprofiel van fietsers die de doorfietsroutes gebruiken, lijkt per doorfietsroute te verschillen. Christiaans & van Rooijen [12] hebben de gebruikers van verschillende doorfietsroutes in kaart gebracht.

Frequentie gebruik doorfietsroutes

Veruit de grootste groep fietsers op de doorfietsroutes, maakt er meerdere dagen per week gebruik van. Meer dan 80% van de respondenten werkt vier of meer dagen per week. Zo'n 50% werkt bovendien op een vaste locatie [12]. Voor scholieren geldt dat zij vier dagen of meer naar school fietsen.

Doorfietsroutes	4 dagen of meer per week	1-3 dagen per week	1-3 dagen per maand	6-11 dagen per jaar	1-5 dagen per jaar	nooit*
Arnhem - Zevenaar (F12)	59	31	0	3	3	5
Arnhem - Dieren	58	30	3	3	1	5
Arnhem - Wageningen	54	42	0	0	0	4
Beuningen - Nijmegen centrum	60	40	0	0	0	0
Beuningen - Heyendaal	68	30	1	0	0	0
Zevenaar - Arnhem (De Liemers)	71	28	0	0	0	1

Tabel 1: Hoe vaak fietsers doorfietsroute gebruiken (in percentages)

* De categorie 'nooit' betreft fietsers die op het moment van het onderzoek op de doorfietsroute fietsten, maar die naar eigen zeggen normaliter 'nooit' van deze doorfietsroute gebruikmaken.

Motieven voor gebruik doorfietsroutes

Doorfietsroutes zijn oorspronkelijk bedoeld om (woon)gebieden in de regio te verbinden met nabijgelegen (grote) steden en werklocaties. In Nederland woont ongeveer 61% van de bevolking binnen 15 km van het werk [14]. Doorfietsroutes zouden moeten leiden tot een groter verzorgingsgebied voor de fiets zodat meer dan de huidige 25% van alle werknemers op de fiets naar het werk gaat [14].

Maar wat blijkt, is dat fietsers ontspanning (recreatie) het meest noemen als motief (26 tot 39%) om de doorfietsroute te gebruiken. Het motief woon-werkverkeer (20 tot 39%) volgt als tweede [12]. Overigens verschillen de genoemde motieven ook weer zeer sterk per route. Let wel: de motieven zijn uitgevraagd aan fietsers die op een dinsdagochtend in oktober, tussen 06:30 uur en 09:30 uur op de route aanwezig waren. Dit zou wellicht anders kunnen zijn als het op een middag in de zomer wordt gevraagd.

Doorfietsroutes	werk	school	ontspanning	winkel	familie- bezoek	sport club
Arnhem - Zevenaar (F12)	39	0	35	11	13	2
Arnhem - Dieren	31	1	39	18	7	4
Arnhem - Wageningen	21	1	39	21	14	4
Beuningen - Nijmegen centrum	25	1	26	23	20	4
Beuningen - Heyendaal	28	2	27	15	19	9
Zevenaar - Arnhem (De Liemers)	20	1	36	19	19	5

Tabel 2: Motieven voor gebruik doorfietsroutes (in percentages)

Man-vrouw verhouding doorfietsroutes

Het onderzoek van Christiaens & van Rooijen [12] geeft geen eenduidig beeld van het percentage vrouwelijke en mannelijke gebruikers van doorfietsroutes. Ook dat verschilt weer per route. Let wel: het aantal mannelijke en vrouwelijke fietsers is geteld op een doordeweekse ochtend, tussen 06:30 uur en 09:30 uur.

Doorfietsroutes	Man	Vrouw
Arnhem - Zevenaar (F12)	70	30
Arnhem - Dieren	60	40
Arnhem - Wageningen	44	56
Beuningen - Nijmegen	41	59
Beuningen - Heyendaal	58	42
Zevenaar - Arnhem (De Liemers)	64	36

Tabel 3: Percentage mannelijke en vrouwelijke gebruikers van doorfietsroutes

In het onderzoek van Goossens [15] naar de Fietsostrade Antwerpen - Mechelen is de verhouding man - vrouw 62% - 38%. Volgens een ander Vlaams onderzoek is de kans dat vrouwen in het donker fietsen 84% lager, omdat vrouwen zich dan minder veilig voelen [20].

Opleidingsniveau gebruikers doorfietsroutes

De doorfietsroutes in het onderzoek van Christiaens & van Rooijen [12] worden voornamelijk gebruikt door midden- en hoogopgeleide fietsers. Laagopgeleiden gebruiken deze doorfietsroutes amper. Is dat omdat zij geen gebruik maken van de fiets? Of omdat er veel minder mensen met een lage opleiding wonen in de onderzochte gebieden? Of omdat deze groep elders werkt, recreëert of naar school gaat? Dat is nog voer voor nader onderzoek.

Doorfietsroutes	Basisschool	LBO, MAVO, VMBO	MBO, HAVO, VWO	HBO, Universiteit
Arnhem - Zevenaar (F12)	0	12	43	41
Arnhem - Dieren	0	7	32	60
Arnhem - Wageningen	2	6	19	73
Beuningen - Nijmegen	0	2	39	59
Beuningen - Heyendaal	0	6	23	68
Zevenaar - Arnhem (De Liemers)	0	13	51	54

Tabel 4: Fietsers op doorfietsroutes verdeeld naar opleidingsniveau (in percentages)

Leeftijd gebruikers doorfietsroutes

Hoe zit het met de leeftijd van de gebruikers van doorfietsroutes? Uit het onderzoek van Christiaens & van Rooijen [12] blijkt dat op de nieuwe trajecten de grootste groep gebruikers tussen 50-59 jaar oud is, gevolgd door de groep 40-49 jaar. Voor de trajecten die eerder gerealiseerd zijn (Beuningen - Nijmegen, Beuningen - Heyendaal en Zevenaar-Arnhem) lijkt de groep 30-39 jaar ook de doorfietsroute te hebben gevonden. Maar het zijn wel andere routes, dus niet geheel te vergelijken.

Doorfietsroutes	<18 jaar	18-29 jaar	30-39 jaar	40-49 jaar	50-59 jaar	60-69 jaar	70 en ouder
Arnhem - Zevenaar (F12)	1	6	14	29	31	17	1
Arnhem - Dieren	0	6	10	31	35	18	0
Arnhem - Wageningen	0	2	10	29	46	13	0
Beuningen - Nijmegen centrum	0	10	27	18	31	14	0
Beuningen - Heyendaal	0	11	20	20	39	9	2
Zevenaar - Arnhem (De Liemers)	0	10	15	20	36	20	0

Tabel 5: Fietsers op doorfietsroutes verdeeld naar leeftijd (in percentages)



Foto Jeroen Hoyng

→ **Ontwerptips voor doorfietsroutes**

Als je in jouw regio aan de slag gaat met een doorfietsroute is het belangrijk je te verdiepen in de aspecten die ervoor zorgen dat je een kwalitatief goede route ontwerpt. Daarbij is het belangrijk om rekening te houden met zowel de fietser die de route gebruikt voor woon-werkverkeer, als voor de (sportieve) recreant. De motieven van gebruikers van doorfietsroutes laten immers zien, dat 'ontspanning' gedeeld bovenaan staat bij de vraag: 'waarom gebruik je deze route'. Er zijn de afgelopen jaren verschillende inspiratieboeken, ontwerpwijzers verschenen die in kaart brengen waar een goede doorfietsroute aan moet voldoen. Onderstaand delen we de belangrijkste bronnen waarin je ontwerptips kunt vinden.

Inspiratieboek Snelle Fietsroutes

In het Inspiratieboek Snelle Fietsroutes van CROW [23] vind je alle ins en outs ten aanzien van het ontwerpen van doorfietsroutes. De belangrijkste eisen zijn:

- samenhang
- directheid
- aantrekkelijkheid
- veiligheid
- comfort

CROW is bezig om het Inspiratieboek Snelle Fietsroutes te actualiseren en te upgraden naar aanbevelingen voor doorfietsroutes. Als de geactualiseerde versie verschijnt (eind 2024) updaten wij dit artikel zo nodig.

Ontwerpwijzer Fietsverkeer

In de Ontwerpwijzer Fietsverkeer [22] staat een lijst indicatoren waarop je de kwaliteit van een route kunt beoordelen:

- Op het niveau van de hele route: omrijfactor, oponthoud, stopfrequentie, kwaliteit van het wegdek, breedte, voorrangrecht, afslaan, geluidshinder, infra afwerking (paaltjes, bermvlakheid, obstakelvrije ruimte) en kwaliteitswisselingen op het traject.
- Op het niveau van het wegvlak of kruispunt: inrichting in relatie tot snelheid en intensiteit van gemotoriseerd verkeer, schrikstrookbreedte bij autoparkeerhavens, sociale veiligheid en duidelijkheid van voorangsregelingen.
- Op detailniveau: verlichting, bewegwijzering, goed zicht, enzovoorts.

Bewegwijzering

Er bestaan internationale afspraken voor bewegwijzering van hoogwaardige regionale fietsroutes. Binnen het Europese programma [CHIPS](#) (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) zijn afspraken gemaakt ten aanzien van drie aspecten [21]:

- Elke route is voorzien van een kleur.
- Elke route heeft een F-nummer met drie of vier cijfers. Bij F-nummering wordt rekening gehouden met de regionale A- en N-wegen.
- De bewegwijzering van de routes ziet er overal hetzelfde uit: de lay-out van de borden, informatie op de borden en plaatsing van de borden is overal gelijk.

CROW geeft aan dat er een discussie loopt met de [Nationale Bewegwijzeringdienst](#) (NBd) of de bewegwijzering zoals die Europees is afgesproken wel mogelijk is binnen de wettelijke taak en kaders van de NBd.



Foto Jeroen Hoyng

Concrete ontwerpprincipes

Het allerbelangrijkste van snelle fietsroutes is uiteraard dat ze een hoge kwaliteit bieden voor fietsers. De belangrijkste vier elementen die de rode draad voor kwaliteit vormen zijn:

- ➔ 1. Een minimale breedte van 4 meter.
- ➔ 2. Het wegdek is in rood uitgevoerd.
- ➔ 3. Er is verlichting op kruisingen.
- ➔ 4. De route heeft voorrang op alle ondergeschikte wegen.

Om ervoor te zorgen dat fietsers maximaal gebruikmaken van de doorfietsroute, is het goed om onderstaande ontwerpprincipes in acht te nemen:

- Zorg voor maatwerk, zodat de doorfietsroute goed aansluit op jouw lokale context. Denk aan verbinding met treinstations, woonkernen en recreatieve voorzieningen buiten de bebouwde kom, zoals zwembad of een toeristisch overstappunt. Een snelle fietsroute is meer dan een verkeersverbinding alleen. Het vormt vaak ook een stedelijke structuur, al dan niet met mogelijkheden voor andere vormen van beweging.
- Verbind aangename plekken en prettige uitzichten door een mooie, liefst groene, doorfietsroute [12].
- Zorg voor een goed wegdek met rood asfalt [12, 15] en goed onderhoud. Denk ook aan sneeuwvrij maken in de winter en het verwijderen van overhangend groen [16].
- Gebruik overal hetzelfde materiaal, dezelfde kleur, dezelfde midden-en randmarkering en een uniforme verlichting voor de zichtbaarheid en herkenbaarheid van zowel de route als de oversteekplaatsen [16].
- Maak doorfietsroutes voldoende breed: minimaal 4 meter [12].
- Zorg voor voldoende afstand tussen de route en de berm en vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens en muren [24].
- Plaats goede verlichting, maar houd rekening met lichtvervuiling.
- Voorkom dat afsluitingen, paaltjes en verkeersborden op een hinderlijke plek staan [16].
- Geef doorfietsroutes - naast een F-nummer - een herkenbare naam (bijvoorbeeld: Rijnwaalpad, Groene as, Sport-as).
- Zorg voor eenduidige en herkenbare bewegwijzering [12].
- Neem maatregelen om vertragingen te minimaliseren; bijvoorbeeld een groene golf voor fietsers, lichtdetectoren of voorrangskruisingen [24] zodat gebruikers lange stukken door kunnen fietsen [12, 15].
- Geef voorrang aan fietsers op kruisingen en beperk het aantal kruisingen [25].
- Voorkom dat fietsers last hebben van auto's of bussen [12]. De provincie Gelderland hanteert maximaal één oversteek per kilometer, waar de fietser voorrang moet geven aan de auto [16].
- Voorzie in fietspoolplaatsen waar fietsers met elkaar kunnen afspreken om samen verder te rijden [26].
- Handhaaf de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid door politiecontroles en beveiligingscamera's [26].
- Zorg op de route voor bescherming tegen weer en wind, bijvoorbeeld door bomen, houtwallen, windsingels en mogelijkheden om te schuilen of regenkleding aan te trekken [27]. Deze schuilmogelijkheden dienen wel een open structuur te hebben, zodat niemand zich er kan verbergen (in het kader van sociale veiligheid) [26].
- Plan drukke fietsroutes niet dwars door de woonwijk, maar om de woonwijk heen. Zo is de route functioneel en beperk je de overlast door fietsers in de wijk.



Foto Jeroen Hoyng

→ **Stimulering gebruik doorfietsroutes**

Het verbeteren of uitbreiden van fietspaden is de meest effectieve manier om mensen te verleiden om te gaan fietsen naar het werk [28]. Een korte en snelle route door een mooie groene omgeving, met weinig verkeerslichten wordt het meest gewaardeerd.

Naast de verbeteringen aan de infrastructuur zelf (de hardware) kun je ook met gedragsinterventies (software) mensen stimuleren om doorfietsroutes te gebruiken.

- Benadruk het positieve effect van fietsen op gezondheid en fitheid.
- Doe een appèl op de bijdrage die fietsen levert aan het milieu [29].
- Werk met financiële beloningen.

Wat betreft die beloningen: iets meer dan 40% van de gebruikers van doorfietsroutes kan gebruikmaken van een reiskostenvergoeding van de werkgever voor woon-werk fietsverkeer [12]. Onderstaande beloningen stimuleren mensen om vaker te gaan fietsen naar het werk [28, 12]:

- een (hogere) fietskilometervergoeding voor woon- werkverkeer in de vorm van geld of waardebonnen (bijv. www.a12slimreizen.nl)
- het aanbieden van een fietsplan door de werkgever (korting op het aankoopbedrag van een fiets, gezamenlijke fietsen of e-bikes van het bedrijf)

Voorlichting als middel om mensen op de fiets te krijgen wordt minder effectief geacht, maar is wel noodzakelijk ter ondersteuning van andere maatregelen [28]. Dus het inzetten van fietsambassadeurs is een optie.

Aan de andere kant kun je ook het autogebruik minder aantrekkelijk maken. Bijvoorbeeld door het invoeren of verhogen van de parkeerkosten van de auto, het invoeren van de kilometerheffing of het verminderen of verplaatsen van parkeerplekken.

Doorfietsroutes zijn dus onderdeel van een beweegvriendelijke omgeving en bieden volop kansen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit in jouw regio - mits goed aangelegd en goed gestimuleerd. Maar vergeet daarbij ook zeker niet de kansen voor meer (sportieve) recreatie, want de gebruikers blijken de doorfietsroutes ook voor een zeer groot deel te gebruiken voor ontspanning.



Foto Jeroen Hoyng

→ Referenties

- [1] Hoyng, J. & Eck, M. van (2021). [Model Beweegvriendelijke omgeving \(BVO-model\)](#). Ede: Kenniscentrum Sport & Bewegen.
- [2] Boer, Y. de (2020). [Wetenschapsnotities: De innovatiegang van de snelfietsroute](#). Verkeerskunde.nl
- [3] Hitman, L., Westerman, S., Henzen, B., Meijdam, A., Heusden, G. van, Bree, J. van, Luijk, K. van, Swart, P de, & Löhr, R. (2021). [Naamgeving \(snel\)fietsroutes](#). Adviesraad snelfietsroutes provincie Utrecht.
- [4] Fietsberaad (2022). [Communicatietoolkit Doorfietsroutes](#)
- [5] Fietsersbond. [Doorfietsroutes](#). Geraadpleegd 26-8-2024.
- [6] Sharmeen, F., Ploegmakers, H. & Lagendijk, A. (2020). [Opschaling van snelfietsroutes voor een duurzame, filevrije mobiliteit](#). Radboud Universiteit
- [7] Ploegmakers, H. & Lagendijk, A. (2024). [Explaining the diffusion of Dutch express bikeways through QCA: The importance of pilots, collaboration and external funding](#). In: Journal of Transport Geography, Volume 115
- [8] Skov-Petersen, H., Vedel, S., Nielsen, T., Jacobsen, J. (2017). [Effects of upgrading to cycle highways-An analysis of demand induction, use patterns and satisfaction before and after](#). In: Journal of Transport Geography 64
- [9] Ogilvie, D., Bull, F., Powell, J., Cooper, A., Brand, C., Mutrie, N., Preston, J. & Rutter, H. (2011). [An Applied Ecological Framework for Evaluating Infrastructure to Promote Walking and Cycling: The iConnect Study](#). In: American Journal of Public Health (AJPH) March 2011
- [10] Ligtermoet, D. (2011). [De basismethodiek voor het monitoren van snelfietsroutes](#). Gouda: Ligtermoet & Partners.
- [11] Rijkswaterstaat. [Factsheet fietsinfrastructuur](#). (geraadpleegd op 16 juni 2022)
- [12] Christiaens, B. & van Rooijen, H. (2018). [Gebruikersonderzoek snelfietsroutes Gelderland](#). Tibs Advies & provincie Gelderland.
- [13] Provincie Noord Brabant (2019). [Metingen snelfietsroutes Noord-Brabant](#). Geraadpleegd 26-8-2024
- [14] Fietsersbond (2017). [Een toekomstagenda voor snelfietsroutes](#).
- [15] Goossens, Y. (2014). [Onderzoek naar het gebruik van de fietsostrade Antwerpen-Mechelen](#). Diepenbeek: Provinciaal Centrum VolwassenenOnderwijs Limburg, Afdeling Verkeerskunde
- [16] Elsacker, S. van (2018). [Evaluatie proces en project fietssnelwegen; Casestudie: F1: Fietsostrade Antwerpen – Mechelen](#). Diepenbeek: Provinciaal Centrum VolwassenenOnderwijs Limburg, Afdeling Verkeerskunde
- [17] ANWB (2019). [Onderzoek snelfietsroutes](#). ANWB Kampioen
- [18] Gerlings, M. (2020). [Blauwe snelle baan voor fietsers](#). Geraadpleegd op 26-8-2024
- [19] Fietsberaad (2020). [Bliksemsnelle baan slaat nog niet aan](#). Geraadpleegd op 26-8-2024
- [20] Beckers, C., Casier, C. & Witlox, F. (2024). [Shedding light on cycling in the dark: some evidence from Flanders \(Belgium\)](#). in: transport policy 154 (120-128).
- [21] Tour de force (2022), [Wayfinding Hoogwaardige Regionale Fietsroutes](#)
- [22] CROW (2016). [Ontwerpwijzer fietsverkeer](#)
- [23] CROW (2014). [Inspiratieboek snelle fietsroutes](#); Ede: CROW

- [24] Agentschap Wegen & Verkeer, Fietsberaad Vlaanderen(2022). [Vlaams vademecum Fietsvoorzieningen](#)
- [25] Kuitert, K. & Maas, R. (2016). Prettige plekken; handboek mens en openbare ruimte. Zwolle: Acquire Publishing.
- [26] Team stadszaken (2021). [Steeds meer snelfietsroutes: veel winst maar ook struikelpunten voor fietsveiligheid](#)
- [27] Fietsberaad (2019). [Uitwerking hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur Versie 1.0](#)
[Uitwerking hoofdeis 5: Aantrekkelijkheid](#). Fietsberaadpublicatie 34
- [28] Hendriksen, I.J.M., Fekkes, M., Butter, M., & Hildebrandt, V.H. (2010). [Beleidsadvies stimuleren van fietsen naar het werk](#). Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.
- [29] Hendriksen, I.J.M., & Gijlswijk, R. van. (2010). [Fietsen is groen, gezond en voordelig: onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen](#). Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.



Foto Jeroen Hoyng