

---

## Conclusie

De hoofdvraag die we bij deze evaluatie beantwoorden, is: *zijn de vier omleidingsroutes bruikbaar/effectief? Hoe zijn ze ervaren?*

De uitkomst van de flitspeiling laat een positiever beeld zien dan de reacties van de Fietzersbond en op de (sociale) media. De omleidingsroutes waren zeker geen doorslaand succes in deze vorm, maar er zijn genoeg positieve reacties om potentie te zien en door te gaan met het promoten van alternatieve routes voor de binnenstad die steeds drukker wordt. Daarbij moet wel een en ander aangepast worden. De belangrijkste lessen zijn:

- Hou de routes zo kort en duidelijk mogelijk
- Communiceer duidelijker en ter plaatse over het doel
- Zorg dat de routes over de gehele periode goed te fietsen zijn
- Maak de bewegwijzering duidelijker

---

## Advies

Hieronder volgen enkele adviezen op basis van de resultaten. Samengevat adviseren we in de toekomst alternatieve routes voor de drukke binnenstad te promoten, maar dan wel met wat aanpassingen.

### Huidige routes

Omdat de reacties overwegend negatief waren in de huidige vorm, is het advies om de routes nu niet extra onder de aandacht te brengen. De borden die er nog staan, kunnen weggehaald worden. De bewegwijzering op straat slijt vanzelf weg en moet nu niet opnieuw worden aangebracht. Sommige van deze pijlen zijn al niet meer te zien, andere pijlen nog wel. We hebben niet uitgezocht wat de kosten zijn om deze te verwijderen, maar we zien ook geen directe aanleiding om dit te doen omdat de mensen ze nu wel 'gewend' zijn. Deze kunnen voor nu dus blijven liggen tot ze op een natuurlijke manier wegslijten.

Omdat er weer nieuwe werkzaamheden gaande zijn en meer werkzaamheden aankomen, is er wel baat bij om met aanpassingen te komen en uiteindelijk routes weer te promoten.

### Toekomst

#### *Anders framen - alternatieve routes*

Doordat de aanleiding van de routes de werkzaamheden aan de Voorstraat was, werden de routes als omleidingsroutes gecommuniceerd. We adviseren om in de toekomst de communicatie meer rondom 'alternatieve routes' (voor de binnenstad) te framen. Zo voorkom je onduidelijkheden voor mensen die halverwege de route binnen stromen of niet specifiek op de Voorstraat hoeven te zijn.

#### *Anders framen - drukte spreading*

Tijdens de werkzaamheden aan de Voorstraat werd er niks gezegd over het meest logische alternatief - de route via de Nobelstraat



/ Nachtegaalstraat. Dit is voor erg veel mensen verwarrend, want waarom zouden ze zo'n enorme omleidingsroute fietsen? Door de communicatie meer rondom 'drukke spreading' te framen, voorkom je veel onduidelijkheden hierover. Iedereen begrijpt dat het druk is in de binnenstad. De alternatieve routes moeten dan wel rustiger, prettiger of sneller zijn dan de route door de binnenstad.

#### *Deel drukte-data*

Aansluitend op het vorige punt: veel mensen gaven aan zelf wel een betere route te weten. Dit klopt uiteraard, maar daarin schuilt het gevaar dat iedereen de toch al drukke routes gaat pakken. Het is goed om drukte op bepaalde routes en tijdstippen op een visuele manier te communiceren, zodat mensen snel kunnen zien waar het druk of juist rustig is en daarop hun routekeuze kunnen aanpassen.

#### *Ontwerp nieuwe bewegwijzering*

De complimenten op het bord werden door sommige mensen niet goed begrepen omdat zij zich niet bewust waren dat zij de route fietsten. Anderen vonden het juist weer heel attent. Complimenten kunnen dus zeker een onderdeel zijn van een nieuw ontwerp.

Wat bij een nieuw ontwerp ook moet worden meegenomen, is dat rood en blauw verward kunnen worden met verkeersborden met officiële betekenis. Om de herkenbaarheid te vergroten dat het om een fietsroute gaat, kan een ontwerp worden gekozen wat meer op de bekende omleidingsborden (zie afbeelding) lijkt.



Halverwege de periode zijn er een aantal aanpassingen gedaan. Bij een aantal stickers op de weg is aangegeven in welke richting deze gaan. Hierover hebben we in de flitspeiling geen vragen gesteld, dus harde conclusies kunnen we hier niet over trekken. Uit eigen ervaring kunnen we wel zeggen dat dit een meerwaarde had; het gaf extra duiding aan de pijlen. Een enkeling heeft hier in de flitspeiling wel een opmerking over gemaakt, dat dit nog steeds niet altijd duidelijk was.



# Resultaten experiment Croeselaan

**CONCEPT**  
(Niet voor verspreiding)



Mobiliteit  
December 2022

# Proef met belijning voor fietsers op Croeselaan

Op fietspaden in Utrecht wordt soms erg snel gereden. Sommige mensen ervaren dat als onveilig. Daarom onderzoekt de gemeente verschillende manieren om de snelheid te verlagen.

Van 11 september tot 17 oktober voerden we een proef uit in beide richtingen op het fietspad aan de Croeselaan. Daarvoor zetten we extra lijnen op het fietspad die elkaar steeds korter opvolgen. Het idee is dat hiermee (onbewust) de illusie wordt gewekt dat mensen sneller gaan dan ze daadwerkelijk gaan, waardoor ze (al dan niet bewust) minder vaart maken. We onderzoeken of deze lijnen invloed hebben op de snelheid van fietsers op het fietspad.



# Aanleiding: MeBeSafe

MeBeSafe was een door de EU gefinancierd onderzoeksproject dat oplossingen voor verkeersveiliger gedrag ontwikkelde en testte. Een van de oplossingen die in Gotenborg en Eindhoven is getest, is het aanbrengen van lijnen die elkaar steeds korter opvolgen om de illusie van snelheid te creëren met als doel de snelheid van fietsers te verlagen en attentiewaarde te vergroten. Zie <https://www.mebesafe.eu/cyclist-nudge/>

Hoewel er geen wonderen van deze 'nudge' verwacht moeten worden, had het wel effect. Tot twee keer zo veel fietsers verlaagden hun snelheid waarbij de gemiddelde snelheidsreductie 3-7% bedroeg. Zelfs op een neerwaartse helling werd positief effect gemeten. Uit het onderzoek bleek ook dat mensen zich niet bewust waren dat ze langzamer reden. De acceptatie van deze nudge was met 90% zeer hoog.

In ons project herhalen we dit experiment in beide richtingen op het fietspad op de Croeselaan in Utrecht.



# Onderzoeksvragen

Binnen dit experiment beantwoorden we verschillende vragen:

- Wat is de gemiddelde snelheidsverlaging?
- Wat vinden de fietspadgebruikers van deze ingreep? (acceptatie)
- Zijn fietspadgebruikers bewust van hun snelheidsverlaging?
- Hoeveel verlaagt deze ingreep het aandeel mensen dat snel (boven de 25km/u) fietst?

Vragen die we in dit experiment niet hebben beantwoord:

- Hoeveel fietsers verlagen hun snelheid?
- Letten mensen meer op? (attentiewaarde)
- Verlaagt dit de ervaren drukte?

# Locatie en meetpunten

Het experiment is uitgevoerd op het fietspad op de Croeselaan:

1. ter hoogte van het zebrapad bij het Brederoplein (oostzijde Croeselaan)
2. ter hoogte van het zebrapad bij de Heycopstraat (westzijde Croeselaan)

Zie ook de kaart hiernaast. In beide richtingen zijn voor en na de belijning metingen uitgevoerd. Voor de meting is gebruik gemaakt van telslangen. Deze tellen het aantal fietspadgebruikers en meten de snelheid.

Zondag 11 september zijn de lijnen aangebracht op het fietspad. Die dag is niet meegenomen in de metingen. De metingen zijn verdeeld in 3 fasen:

- Fase 0: Meting voorafgaand aan aanbrengen lijnen.  
Zondag 28 augustus t/m zaterdag 10 september 2022
- Fase 1: Meting kort na aanbrengen lijnen.  
Maandag 12 september t/m zondag 25 september 2022
- Fase 2: Meting langere tijd na aanbrengen lijnen.  
Maandag 26 september t/m zondag 9 oktober 2022



# Foto's werkzaamheden 11 september 2022



# Foto's locatie 1

