

FIETSCOMMUNITY 3.0 AGENDA CONTACT

CYCLING COMMUNITY



HOME BIJDRAGEN BLOGS NIEUWS ARCHIEF

COMMUNITY KENNISBANKEN KENNISPLATTEGROND

NIEUWS TICKER > [2024-08-20] Geen fiets, geen werk:

HOME > ARCHIEF > Verkeer in de stad

Verkeer in de stad

ANWB

🕒 2017-07-04 👤 Arjen Klinkenberg 📁 Archief



Domeinen: (E1) Effectieve mobiliteit, (E2) Efficiënte stad Kringen: (C2) Middenveld Onderzoekstypen: (R3) Toegepast technisch

Projectnaam

Verkeer in de stad
Onderzoekstypen R 1 2 3 4 5 1 2 3 4 5 1 2 3 4 5

UITGELICHT



Verhuizen / Moving

🕒 2024-12-19



Cycling professor appointed at Ghent University

🕒 2024-01-30



8th Annual Meeting of the Cycling research board

🕒 2023-12-21



7th Annual Meeting of the Cycling research board

🕒 2023-10-30

Verkeer in de stad

Projecteigenaar

ANWB

Projectomgeving

Utrecht, Helmond en Rotterdam als teststeden om te zien hoe de resultaten uitpakken in grote steden.

Projectonderzoeker of -uitvoerder

ANWB

Trekker Fietscommunity

Ferry Smith

Tweede contact

Fietscommunity

Trigger

In de stad winnen de (elektrische) fiets en andere lichte voertuigen sinds enige tijd sterk aan populariteit. Dat heeft uiteraard grote voordelen voor het functioneren van de stad, maar brengt tegelijkertijd ook nieuwe problemen met zich mee, zoals een sterk toenemende diversiteit aan vervoermiddelen, onduidelijke regelgeving en grotere drukte op het fietspad. Dit noopt tot een fundamenteel andere benadering van het ontwerp van de stedelijke openbare ruimte: een nieuwe ontwerpaanpak waarmee we adequater kunnen inspelen op veranderingen van vandaag, morgen en overmorgen.

Domeinen

(E1) Effectieve mobiliteit

(E2) Efficiënte stad

Kringen

(C2) Middenveld

Onderzoekstypen



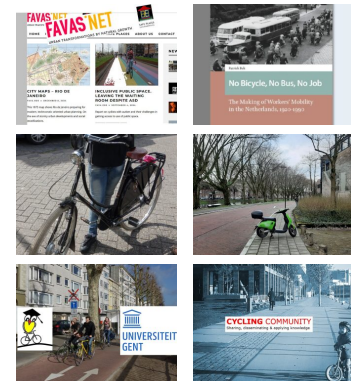
Summer Update Cycling Community

🕒 2023-07-26



10 jaar Fietscommunity

🕒 2023-06-12



REDACTEUREN



FC RED.

published 68 articles



BELLA BLUEMINK

published 65 articles



ARJEN KLINKENBERG

published 46 articles



ROBVDBIJL

published 6 articles

(R3) Toegepast

Technisch



Samenvatting

Er is een toenemende onduidelijkheid welk voertuig van welk deel van de weg gebruik dient te maken: de oude, overzichtelijke indeling in 'rijweg', 'fietspad' en 'trottoir' voldoet niet meer. De eerste stap is daarom het ontwikkelen van nieuwe grondslagen voor ontwerp én regelgeving, waarbij er niet meer per type voertuig toegelaten snelheden worden toegepast, maar waar dit per deel infrastructuur wordt ingesteld, terwijl tegelijkertijd voertuigen op basis van massa worden toegelaten of geweigerd. De infrastructuur wordt ingedeeld in stedelijke verkeersmilieus, waarvan er 4 verschillende niveaus bestaan, met toegestane snelheden van 10, 20, 30 of 50 km/u. Bij elk van deze stedelijke verkeersmilieus wordt het ontwerp primair afgestemd op een maatgevende voertuigfamilie. Bij de vraag of voertuigfamilies moet worden gemengd of worden gescheiden, is de regel opgesteld dat een voertuigfamilie die maximaal één categorie lichter is dan de maatgevende voertuigfamilie gemengd mag worden met de maatgevende voertuigfamilie in één weggedeelte; hij mag dus ook gescheiden worden. Een zwaardere voertuigfamilie mag slechts bij uitzondering in het domein van de maatgevende lichtere familie komen.

Voor parkeren wordt als uitgangspunt genomen dat dit zo veel mogelijk plaatsvindt op speciaal daarvoor ingerichte plekken binnen het eigen domein, wat voor de auto al gebruikelijk is, maar waar fietsen momenteel vaak in het domein van de voetganger terecht komt. Dit is ongewenst vanuit de gedachte dat ook lopen een volwaardige vervoerwijze is.

Uw tags

Voertuigfamilie, domeinen, scheiden/mengen, herstructureren infrastructuur

Beschrijving

Doel en opzet

De doelstelling van deze studie is "de ontwikkeling van een generieke ontwerpmethodiek, met behulp waarvan de stedelijke openbare ruimte (waar de infrastructuur onderdeel van is)

heringericht kan worden, daarbij rekening houdend met eisen en wensen t.a.v. leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de stad.”

Om het doel te kunnen bereiken zal de ontwerpmethodiek worden opgesteld door allereerst een eerste verkenning te doen, gesprekken te houden met stakeholders en experts, een pilot met workshops uit te voeren in Utrecht, Helmond en Rotterdam, en vervolgens een gerichte uitwerking uit te voeren van de methodiek.

Organisatie en financiering

Financiering door de ANWB

Periode en beschikbaarstelling

In een tijdspanne van anderhalf jaar is er gewerkt aan de ontwikkeling van de ontwerpmethodiek, welke in een uitgebreid rapport in 2015 is gepresenteerd.

Werkpakketten

Het onderzoek kan worden opgedeeld in een proces van 5 fasen, die samen hebben geleid tot het tot stand komen van de ontwerpmethodiek.

1. **Verkenning (deskresearch).** In de verkenning zijn drie analyseniveaus onderscheiden: – vervoermiddelen en vervoerwijzen; – netwerken en verplaatsingen; – openbare ruimte en verkeer. Per analyseniveau zijn zowel ontwikkelingen in vraag als in aanbod geïnventariseerd. Op deze wijze werd waardevolle input voor het ontwerpproces verkregen.
2. **Consultaties van experts en stakeholders.** Een belangrijke functie van deze consultaties is het verkrijgen van feedback op de ontwerpaanpak, zoals het benoemen van ontwerp dilemma 's, het benoemen van kwaliteiten en verbeterpunten van de ontwerpmethodiek, en de uitwerking van het vervolgtraject.
3. **Workshops in pilotsteden.** Drie pilotsteden (Rotterdam, Utrecht en Helmond) zijn intensief betrokken bij de ontwikkeling van de ontwerpmethodiek. Met vertegenwoordigers (ontwerpers) van de pilotsteden zijn in

de vorm van workshops allerlei relevante aspecten besproken zoals: hoe gaat men momenteel te werk? Wat zijn belangrijke dilemma's 3 fietsfile in Utrecht, ontstaan als gevolg van een handhavingsactie door de politie tegen het negeren van rood licht door fietsers 15 bij het ontwerp? Tegen welke problemen loopt men aan en hoe lost men die op? Daarnaast zijn ideeën over de aanpak van het geïntegreerde ruimtelijk-verkeerskundige ontwerpproces getoetst en op kleine schaal samen met hen uitgewerkt.

4. **ANWB-ledenraadpleging.** Het is belangrijk te weten hoe de huidige gebruikers denken over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de stad en waar zij belangrijke/noodzakelijke verbeteringen zien. Leden van de ANWB zijn door middel van een enquête gevraagd naar hun ervaringen met het verkeer in de stad.
5. **Uitwerking ontwerpaanpak.** Deze uitwerking omvat de formulering van nieuwe grondslagen voor ontwerp en regelgeving uitmondend in een nieuwe indeling van voertuigen in voertuigfamilies. De ontwerpaanpak is vervolgens uitgewerkt, zowel op structuurniveau als op locatieniveau. Op beide niveaus speelt de afweging tussen ruimtelijke en infrastructurele wensstructuren een belangrijke rol.

Toepassingen

De ANWB heeft vanuit de overtuiging dat weggebruikers elkaar in de weg rijden, met als gevolg dat de verkeerssituatie onveiliger wordt, een ontwerpaanpak laten ontwikkelen. Daarmee kunnen gemeenten voor een slimmere en veiligere ordening van al het verkeer in de stad zorgen.

Overige

PM

Achtergronden

Aanvullingen

De afgelopen decennia is er veel veranderd op het gebied van onze mobiliteit. Door demografische, ruimtelijke en economische ontwikkelingen is de mobiliteit sterk gestegen. Tegelijkertijd zijn we

er in geslaagd de verkeersveiligheid fors te verbeteren, fietsen we meer kilometers dan ooit en winnen nieuwe manieren van voortbewegen zoals de elektrische fiets snel aan terrein. We zien een steeds grotere diversiteit van vervoermiddelen: het aanbod aan nieuwe vervoerconcepten en varianten op bestaande concepten is enorm, en er is geen reden om aan te nemen dat deze ontwikkeling snel zal stoppen. Daardoor verandert het aanbod van vervoermiddelen snel, maar ook het gebruik ervan en – mede als gevolg daarvan – onze mobiliteitspatronen.

Deze ontwikkelingen zien we vooral terug in onze steden. Sinds een aantal jaren groeit het inwonertal van veel Nederlandse steden weer. Vooral jongeren trekken in groten getale naar de stad. Deze ontwikkeling heeft ook gevolgen voor de stedelijke mobiliteit. Onderzoek naar het vervoermiddelgebruik wijst uit dat vooral wandelen, fiets en openbaar vervoer aan populariteit winnen, dit ten koste van de auto. Dat heeft grote voordelen voor het functioneren van de stad, immers:

- Meer mensen kiezen voor ruimtebesparende, milieuvriendelijke en veilige vervoermiddelen; door deze keuze worden ze beloond in de vorm van snel, flexibel en goedkoop vervoer in de stad;
- Door deze keuze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de stad c.q. de samenleving verbeterd.

De infrastructuur en de verkeerswetgeving hebben echter moeite om met deze ontwikkelingen gelijke tred te houden. De groeiende populariteit van de (elektrische) fiets en andere lichte motorvoertuigen leidt daardoor ook tot klachten en ergernissen bij gebruikers, die terug te voeren zijn op verschillende oorzaken, zoals:

- De toename van het gebruik van de fiets leidt tot een groei van de intensiteiten op het fietspadennetwerk.
- Niet alleen het aantal fietsers neemt toe, ook de diversiteit van de 'fiets' zowel wat betreft gewicht, snelheid, lengte en breedte neemt toe.
- Deze "drukke op het fietspad" leidt tot allerlei ongemakken; op het huidige netwerk ontbreekt vaak de benodigde ruimte om de stromen naar behoren af te wikkelen; de doorstroming is daardoor te gering en gecombineerd met de

massa- en snelheidsverschillen zorgt dit voor veel irritatie en onveiligheid.

- Kruispunten kunnen de stromen niet goed verwerken; de opstelruimte is te beperkt en zij zorgen voor veel tijdverlies.
- Tot slot leidt de toenemende diversiteit aan vervoermiddelen tot steeds meer ad hoc regelgeving, waardoor het voor de fietser/mobilist steeds minder duidelijk wordt wat wel en niet mag.

Bovenstaande ontwikkelingen nopen tot een fundamenteel andere benadering van het ontwerp van de stedelijke openbare ruimte: een nieuwe ontwerpaanpak waarmee we adequater kunnen inspelen op veranderingen van vandaag, morgen en overmorgen. Onderzoeksvragen die in deze heroriëntatie in ieder geval aan de orde gesteld moeten worden zijn:

- In hoeverre is het mogelijk te komen tot een geïntegreerd ontwerp van de stedelijke openbare ruimte, waar de verkeersinfrastructuur onderdeel van is?
- Op welke wijze kan de verdeling van de beschikbare verkeersruimte (infrastructuur) over de uiteenlopende vervoermiddelen worden onderbouwd?
- Op welke wijze kan de (toenemende) verkeersonveiligheid effectief worden aangepakt?
- Is het mogelijk te komen tot een eenduidige inpassing van (toekomstige) nieuwe, slimme vervoermiddelen?
- Op welke wijze kan de routing van de verplaatsingen per vervoerwijze worden vormgegeven?

Publicaties en referenties

Ontwerpaanpak, verkorte versie. Succes van de fiets vraagt slimmere inrichting van routes en straten (2015). <https://www.anwb.nl/binaries/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad/mc150620-verkeer-in-de-stad—verkorte-versie.pdf>

Verkeer in de stad; Een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke ruimte (2015). <https://www.anwb.nl/images/vakantie/belangenbehartiging/161227Verkeer%20in%20de%20stad.pdf>

Achtergronddocumenten, waar onder verslagen van de gespreken

met ANWB-leden, experts en stakeholders.

<https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-stad/achtergrond-documenten>

Betrokken maatschappelijke partijen

ANWB

Gerelateerde projecten

PM

Gerelateerde toepassingen

PM

Vervolgonderzoek

Weliswaar is de ontwerpaanpak inhoudelijk onderbouwd en uitgewerkt volgens een stappenplan. De daadwerkelijke praktijktoepassing zal moeten uitwijzen of het met gebruikmaking van de ontwikkelde aanpak mogelijk is te komen tot een hoogwaardig ontwerp van de openbare ruimte. Dan moet er een keuze gemaakt worden voor welke steden als pilots worden gebruikt. Voorgesteld wordt te beginnen in een kleiner gebied (corridor, wijk) om vervolgens stapsgewijze (bijv. een stadsdeel) op te schalen naar een volledige stad. Generaliseerbaarheid van de aanpak vereist dat de methodiek in verschillende typen steden wordt toegepast. De voortgang van het onderzoek en de behaalde resultaten zullen via uiteenlopende middelen en kanalen worden gecommuniceerd met de buitenwacht.

Links

<https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>

<https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-stad/onderzoek-achtergrond>

[Click to access mc150620-verkeer-in-de-stad—verkorte-versie.pdf](#)

<https://www.anwb.nl/images/vakantie/belangenbehartiging/161227Verkeer%20in%20de%20stad.pdf>

Andere media

PM

Tekst- en beeldrechten

ANWB

Contactgegevens

verkeerindestad@anwb.nl



DOMEINEN

HESTRUCTUREREN INFRASTRUCTUUR

SCHEIDEN/MENGEN

VOERTUIGFAMILIE



« PREVIOUS

[Fietsen op Zuid](#)

NEXT »

[Ring-Ring Fiets je Rijk](#)



[FIETSCOMMUNITY 3.0](#)

[AGENDA](#)

[CONTACT](#)

[CYCLING COMMUNITY](#)

© Fietscommunity 2013-2023