



Mythbusting **Over fietsen, feiten en fabels**





Keypoint Consultancy

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK ENSCHEDE
tel. 053 - 482 57 00

Vestiging Utrecht

Ganzenmarkt 6
3512 GD Utrecht
tel. 030 - 82 01 168

info@keypoint.eu



Mythbusting Over fietsen, feiten en fabels

Als fietsexpert weet je veel over jezelf als fietser en over de fietsers om je heen. In hoeverre gelden deze feiten niet alleen voor jou, maar ook voor andere fietsende Nederlanders? In dit paper duiken we in 6 mythes over fietsen.

- Mythe 1 “De spits is ’s avonds rustiger dan ’s ochtends”
- Mythe 2 “Elektrische fietsers rijden veel sneller dan ‘normale’ fietsers”
- Mythe 3 “Bij slecht weer fiets je sneller”
- Mythe 4 “In het weekend zie je typisch vooral zondagsrijders”
- Mythe 5 “Fietsers fietsen graag om, wanneer ze gebruik kunnen maken van een fietssnelweg”
- Mythe 6 “Je fietst sneller als de weg beter is”

Introductie

In Nederland is (bijna) iedere inwoner een fietser. We fietsen jaarlijks gemiddeld 880 kilometer op de fiets. Dat is gemiddeld zo'n 2,4 kilometer per dag. Het is geen geheim dat Nederland een fietsland bij uitstek is en dat veel verplaatsingen in Nederland op de fiets gebeuren. Dit maakt Nederlanders dan ook ware fietsexperts.

Omdat we allemaal fietsexperts zijn denken we er veel van te weten. Maar wat klopt hier ook echt van?

Jarenlang was er weinig bekend over de fietser. Dat terwijl de fiets één van de belangrijkste vervoermiddelen is in Nederland. Bovendien heeft fietsen veel voordelen boven andere voervoermiddelen. Over andere vervoermiddelen werd veel informatie verzameld, maar dat gold niet voor de fietser.

Opkomst van floating bike data

De Nationale Fiets Telweek heeft hier verandering in gebracht. Gedurende één week worden de bewegingen van deelnemers bijgehouden, waardoor een goed overzicht ontstaat waar, wanneer en hoe mensen fietsen: zogenaamde "floating bike data". Dit alles uiteraard binnen de wettelijke kaders van privacy. Na dit eerste initiatief zijn andere projecten ook aan de slag gegaan met het verzamelen van dergelijke fietsdata.

Wat vroeger onbekend was, is nu inzichtelijk. Welke routes gebruiken mensen, hoe lang parkeren mensen hun fiets, wat zijn grote vertragingpunten? De mogelijkheden van floating bike data zijn groot. Overheden zijn ter ondersteuning van hun fietsbeleid aan de slag gegaan met de data in hun regio die bijvoorbeeld ontsloten wordt via Cycleprint.

Mythes rondom fietsen: feiten en fictie

In dit paper gaan we in op de vraag in hoeverre "borrelpraat" rondom fietsen waar is. Dit doen we door 6 mythes in kaart te brengen die we vervolgens bevestigen of ontkrachten. De data uit de Fiets Telweek vormt daarvoor

de basis. Deze data combineren we met data die weliswaar door de Fiets Tel app zijn vastgelegd, maar tot op heden nog niet zijn gebruikt.

Dit paper is vooral bedoeld om te inspireren. We laten graag zien welke inzichten ontstaan wanneer de floating bike data wordt gecombineerd met andere data-items en we laten u graag zien welke mythes over fietsen waar zijn en welke niet.



> Mythe 1

De spits is 's avonds rustiger dan 's ochtends

In Nederland wordt ontzettend veel gefietst. Bijna iedereen weet ook dat de ochtend- en avondspits de periodes zijn waarin het meest gefietst wordt. Veel mensen fietsen van en naar hun werk, en doen dit vrijwel allemaal op dezelfde tijd. Over het algemeen wordt aangenomen dat de avondspits wat rustiger verloopt, omdat de tijden dat mensen weer naar huis gaan meer verspreid zijn.

Wat zeggen de data?

Uit de data van de Fiets Telweek blijkt dat dit beeld niet geheel klopt. Onderstaande figuur toont het aantal fietsers op een gemiddelde werkdag en een gemiddelde weekenddag over de tijd.

Daaruit blijkt inderdaad dat de avondspits wat minder "spits" is dan de ochtendspits: de "hellingen" naar de spits toe zijn minder steil. Dit betekent dat de spreiding van het aantal fietsers over de spits gelijkmatiger is dan in de ochtend. Interessant genoeg zien we wel dat op het drukste moment van de avondspits meer fietsers fietsen dan op het drukste punt in de ochtendspits. In vergelijking met de ochtendspits rijden er dus meer fietsers in de avondspits. De avondspits is dus drukker en duurt langer.

Hoe komt dit?

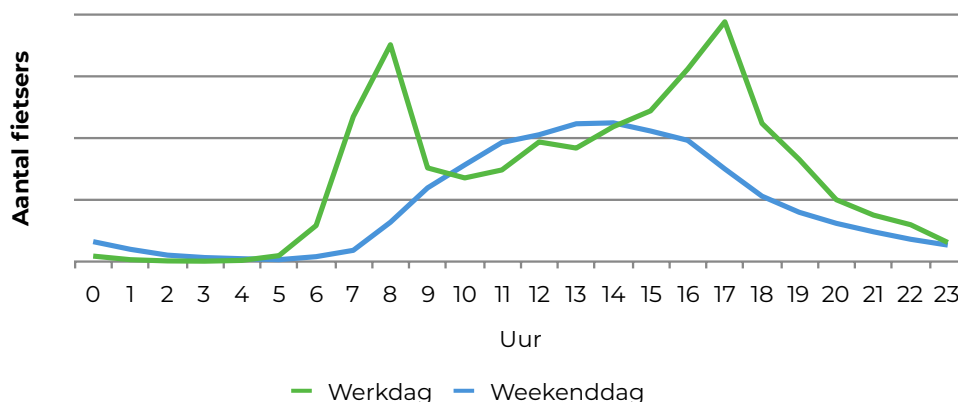
Wanneer we de grafiek goed bekijken, zien we dat tussen de spitsen een hoog aantal fietsers wordt gemeten. Ook zien we dat het aantal fietsers stijgt, naarmate de dag vordert.

Het verloop van aantal fietsers in het weekend helpt bij het verklaren van deze hogere piek en grotere spreiding. We zien dat de meeste fietsers in het weekend rond de middag worden waargenomen. Het grootste deel van deze fietsers zal niet naar zijn of haar werk fietsen, maar gebruikt de fiets voor andere doeleinden. Denk bijvoorbeeld aan het doen van boodschappen, het maken van een recreatieve fietstocht, of het afleggen van een tochtje naar het centrum.

Doordeweeks dragen dit soort activiteiten ook bij aan de stijging die we zien bij de fietsers op een gemiddelde werkdag. Kortom, recreatieve fietsers dragen zonder meer bij aan de avondspits en dat verklaart dan ook meteen de grotere spreiding en hogere piek.

Wat moeten we hiermee?

De avond is de drukste spits. Dit komt door het toenemende aanbod van "gewoon" fietsverkeer gedurende de dag. Moeten fietspaden in de avondspitsrichting daarom worden voorbereid op grotere snelheidsverschillen en meer fietsers?





> Mythe 2

Elektrische fietsers rijden veel sneller dan 'normale' fietsers

Elektrische fietsen zijn in opmars. Niet alleen omdat fietsen op een elektrische fiets minder vermoeiend is, maar ook omdat je op een elektrische fiets langere afstanden kan afleggen. Het kan daarom ook op de middellange afstanden de concurrentie aan met de auto. Vooral om die laatste reden promoten overheden de laatste jaren elektrische fietsen. Ook in de beleving van veel fietsers zijn elektrische fietsen snel. Daarom verwachten we dat elektrische fietsers sneller rijden dan 'normale' fietsers.

Wat zeggen de data?

Voor alle ritten in de Nationale Fietstelweek hebben we berekend wat de gemiddelde snelheid van die rit is geweest. Die hebben we opgedeeld in gedeeltes binnen de bebouwde kom, en erbuiten.

Uit de data blijkt dat de gemiddelde snelheid van elektrische fietsers inderdaad hoger is dan die van 'normale' fietsers. Onderstaand figuur toont die snelheden. Binnen de bebouwde kom respectievelijk 16,9 tegenover 14,8 kilometer per uur, en buiten de bebouwde kom 20,2 tegenover 18,2 km/uur. In beide gevallen een behoorlijk verschil van 2 km/uur.

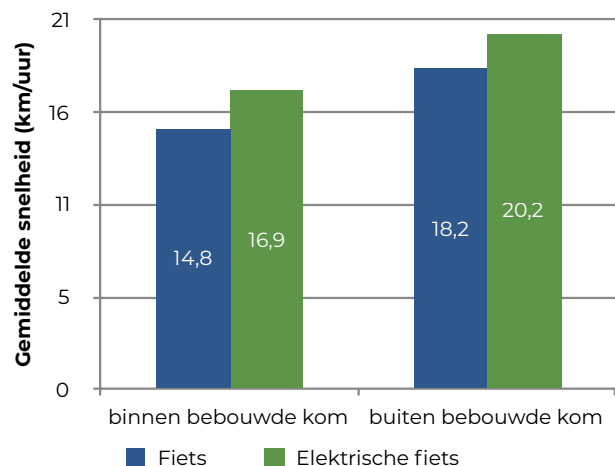
Hoe komt dit?

Het snelheidsverschil was te verwachten, maar is nu ook aangetoond door de data van de Fiets Telweek. Door de motor in de elektrische fiets zijn mensen in staat harder te fietsen.

Interessant is dat fietsen buiten de bebouwde kom ook een positieve invloed heeft op de snelheid. 'Normale' fietsers rijden buiten de bebouwde kom gemiddeld genomen zelfs sneller dan elektrische fietsers binnen de bebouwde kom. Dat geeft het resultaat enige nuance: mensen zijn blijkbaar buiten de kom ook in staat hogere snelheden te halen. Wellicht dat het minder kruisende en rustiger verkeer hier invloed op heeft. Het onderscheid elektrisch of niet elektrisch fietsen zegt dus niet alles over de fietssnelheid. Andere factoren, zoals binnen of buiten de bebouwde kom fietsen, hebben dus blijkbaar ook invloed op de snelheid.

Wat moeten we hiermee?

Elektrisch fietsen is sneller en dus is de actieradius groter. Het snelheidsverschil is 2 km/uur: een groot verschil, maar is het ook echt een alternatief voor de auto? In een uur fietsen kan je 2 kilometer verder komen. Dat is veel, maar vormt ook voor middellange afstanden nog geen alternatief voor de auto. Daarnaast zien we dat er meer factoren betrokken zijn bij het verhogen van de gemiddelde fietssnelheid, en daarmee het bereik van de fiets.





> Mythe 3

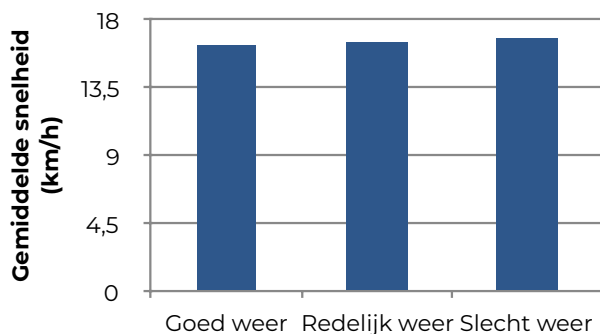
Bij slecht weer fiets je sneller

Fietsen is fijn bij goed weer. Typisch fietsweer is het liefst enigszins bewolkt, niet te warm en zeker geen regen. Bij regen willen we echter zo snel mogelijk op de bestemming zijn. Daarom is de verwachting dat fietsers een hogere snelheid hebben als het slecht weer is.

Wat zeggen de data?

Aan alle fietsritten in de Fiets Telweek hebben we een weertype gekoppeld. Onder goed weer verstaan we alle weertypen zonder enige neerslag. Bij redelijk weer valt er enige neerslag, en bij slecht weer valt er veel regen of zelfs hagel.

Onderstaande figuur toont de gemiddelde snelheid van fietsers voor de drie weertypen.



Dit laat inderdaad zien dat de gemiddelde fietssnelheid bij slecht weer iets hoger is dan bij goed weer: 16,8 km/h bij slecht weer tegenover 16,3 km/h bij goed weer. Het verschil is echter minder groot dan je misschien zou verwachten.

Hoe komt dit?

We kunnen dus stellen dat men bij slecht weer weliswaar iets sneller fietst, maar dat mensen niet zo hard doortrappen als we verwachten. Misschien hebben we bij slecht meer last van tegenwind?

Natuurlijk zijn er ook veel andere factoren die invloed hebben op de gemiddelde fietssnelheid. Vertragingpunten zoals verkeerslichten hebben er bijvoorbeeld ook invloed op. Ook kan het zijn dat we toch een individuele basissnelheid hebben, waar we niet echt van afwijken.

Wat moeten we hiermee?

In sommige steden worden verkeerslichten uitgerust met regensensoren. Wanneer het regent krijgen fietsers eerder groen. Dit zorgt ervoor dat je meer door kan fietsen. Het uitrusten van regensensoren kan dus positief bijdragen aan de hogere snelheid.

Tegelijkertijd is groen licht in het kader van verkeersveiligheid soms belangrijker dan je denkt. Wie is nog nooit door rood gefietst, of heeft geen voorrang gegeven, toen het met bakken uit de lucht kwam?



> Mythe 4

In het weekend zie je typisch vooral “zondagsrijders”

In het weekend wordt veel recreatief gefietst. Weinig mensen fietsen naar hun werk of maken zakelijke fietsritten. Het beeld bestaat dat de zondagsfietsers dan op stap gaan. We verwachten dan ook dat de gemiddelde fietssnelheid in het weekend een stuk lager ligt dan doordeweeks. Recreative fietsers hoeven niet op tijd ergens te zijn en nemen de tijd voor hun tocht. Daarnaast is het vanzelfsprekend dat mensen lekker een blokje omfietsen. Maar doen ze dat ook daadwerkelijk? Of fietsen mensen op zaterdag linea-recta naar het centrum, om op zondag eens een flinke fietstocht te maken?

Wat zegt de data?

Voor alle ritten in de Nationale Fietstelweek hebben we berekend wat de gemiddelde snelheid van die rit is geweest. Deze ritten zijn onderverdeeld in de dagen maandag t/m zondag.

Daarnaast is voor alle ritten de omrijdfactor berekend. Dit is de verhouding tussen de daadwerkelijk gefietste afstand in die rit en de hemelsbrede afstand tussen herkomst en bestemming.

Uit de data blijkt dat de gemiddelde snelheid op alle dagen van de week rond de 16 km/h schommelt. In het weekend is de gemiddelde fietssnelheid slechts iets lager dan op werkdagen. De snelheden verschillen dus niet zo, hoewel er wel een kleine dip is.

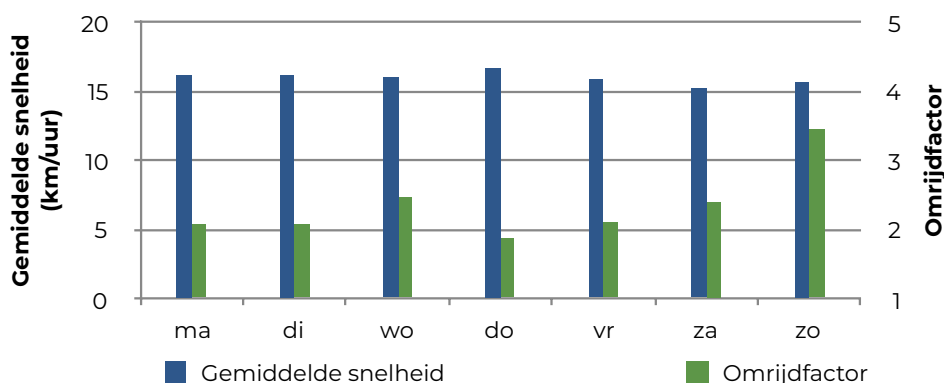
Kijken we naar de omrijdfactor in het weekend, en dan met name op zondag, zien we wel dat deze een stuk hoger ligt dan op werkdagen. Dit duidt op een hoger aantal recreatieve fietsers.

Hoe komt dit?

Uitgaande van onze metingen zien we met name op zondag grotere omrijdfactoren. Dat duidt op meer recreatieve fietsers. Het is echter niet zo dat deze recreatieve fietsers gemiddeld langzamer rijden. De gemiddelde snelheid wordt enerzijds bepaald door de aanwezigheid van racefietsers, die de gemiddelde snelheid omhoog drukken, maar anderzijds ook door recreatieve fietsers die rustiger rijden. Verder kan het zijn dat de gemiddelde snelheid op werkdagen wordt gedrukt door de grotere aantallen fietsers, waardoor je minder door kan fietsen. Op basis van de data kunnen we dus niet stellen dat “zondagsrijders” gemiddeld minder snel fietsen dan fietsers doordeweeks.

Wat moeten we hiermee?

Er komt steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid van fietsers. De gemiddelde snelheid voor fietsers wisselt niet sterk afhankelijk van het type dag of fietsdoel. Beleid voor snelheidsverschillen, zoals boogstralen en breedte van het fietspad, zal dus niet alleen op fietspaden met grote forenzenstromen moeten worden toegepast, maar ook op fietspaden voor recreatieve fietsers.





> Mythe 5

Fietsers fietsen graag om, wanneer ze gebruik kunnen maken van een fietssnelweg

Veel overheden hebben het doel om fietsen te stimuleren door het gemakkelijker, comfortabeler en sneller te maken in vergelijking met andere vervoermiddelen. De laatste jaren zijn fietssnelwegen daarom in opmars. Deze brede en comfortabele fietspaden brengen je zonder veel kruisingen snel van de ene naar de andere stad of stadsdeel. Net als automobilisten omrijden om over snelwegen te kunnen rijden, verwachten we dat fietsers ook omrijden om gebruik te kunnen maken van een fietssnelweg. Op die manier kom je namelijk sneller van A naar B.

Wat zegt de data?

Net als in mythe 3 hebben we voor elke rit die is gereden tijdens de Fiets Telweek de omrijdfactor berekend. Op die manier komen we er achter of mensen bereid (of gedwongen) zijn om een omweg te maken.

We hebben op twee fietssnelwegen ingezoomd: de F35 tussen Enschede en Hengelo en het Rijnwaalpad tussen Arnhem en Nijmegen. Beide zijn nieuw aangelegde fietspaden. We hebben de omrijdfactoren van fietsritten over deze fietssnelwegen vergeleken met de omrijdfactoren op de voorheen belangrijkste route tussen de steden. Voor Enschede-Hengelo is dit de Hengelosestraat en voor Arnhem-Nijmegen de Rijksweg-Noord.

Inderdaad blijkt dat fietsers op deze nieuw aangelegde fietssnelwegen hogere omrijdfactoren accepteren dan fietsers op de parallelroutes. Van fietsritten over beide fietssnelwegen is de omrijdfactor bijna 1,6, waar deze op de Hengelosestraat 1,4 is en op

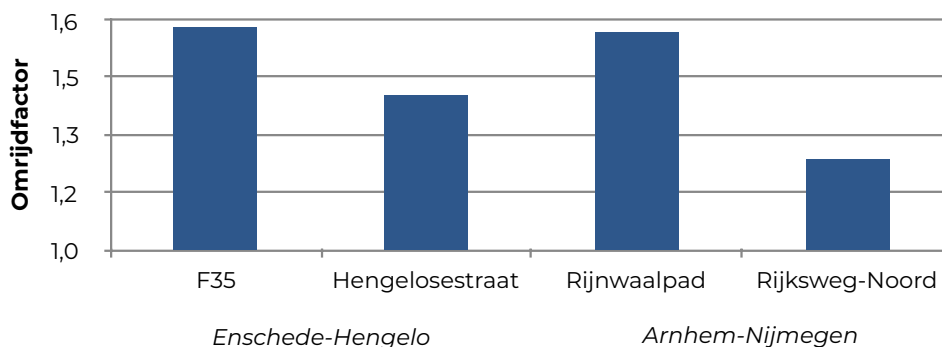
de Rijksweg-Noord slechts 1,2. Dat terwijl het aantal fietsers op de alternatieve routes in dezelfde orde van grootte is.

Hoe komt dit?

Mensen hechten veel waarde aan doorfietsen. Ook willen mensen graag over mooie routes rijden. Veel fietssnelwegen hebben weinig oponthoud en ze liggen ver van drukke, doorgaande wegen. Dit zorgt voor een comfortabele ervaring.

Wat moeten we ermee?

Op het eerste gezicht lijken de fietssnelwegen een succes. Fietsers zijn bereid om verder te fietsen om over fietssnelwegen te kunnen rijden. Het comfort van deze nieuwe routes wordt blijkbaar zeer gewaardeerd. Bovendien blijkt dat veel mensen gebruik maken van fietssnelwegen. Fietssnelwegen kunnen dus een succes zijn, mits je er comfortabel over kunt doorrijden zonder (veel) kruisingen. Alleen dan zijn fietsers bereid om een nieuwe route te kiezen.





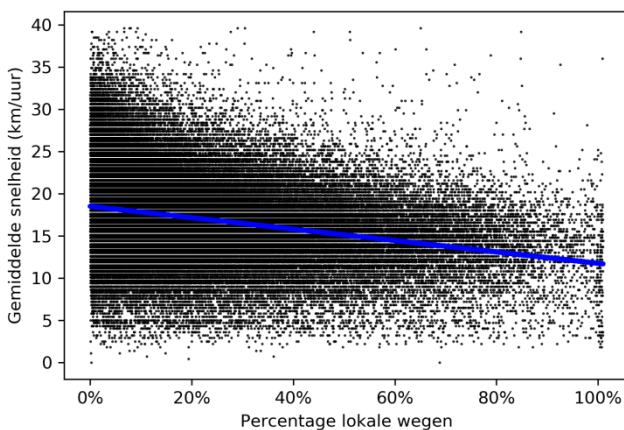
> Mythe 6

Je fietst sneller als de weg beter is

De snelheid die je fietst is ook voor een deel afhankelijk van het type weg waar je op fietst. Op klinkers en hobbelige wegen fietst het toch minder fijn door dan op glad geasfalteerde fietspaden. Op grote wegen hoef je minder vaak te stoppen dan op kleine wegen met veel zijstraten. Daarom verwachten we dat de type weg die mensen op hun rit tegen komen van invloed is op de gemiddelde fietssnelheid van die rit.

Wat zegt de data?

We hebben de proef op de som genomen en het type weg gekoppeld aan elke weg die men is tegen gekomen tijdens de Fiets Telweek. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen fietspaden, grote wegen, secundaire invalswegen, tertiaire wegen en wegen in woonwijken. Als voorbeeld hebben we het laatste type weg nader onderzocht: de lokale straten in woonwijken. Het aandeel van lokale straten in de totale afstand van de fietsrit is afgezet tegen de gemiddelde fietssnelheid.



Daaruit blijkt dat het aandeel van lokale wegen zeker van invloed is op de gemiddelde fietssnelheid. Wanneer de fietsers nagenoeg geen lokale wegen tegenkomen, ligt de gemiddelde snelheid rond de 17 km/uur, tegenover ongeveer 11 km/uur voor ritten die volledig langs lokale wegen zijn gekomen.

Hoe komt dit?

Lokale wegen hebben veel zijwegen, meer verkeer en meer geparkeerde auto's langs de kant van de weg. Begrijpelijk dus dat je daar

langzamer fietst. Op grotere wegen kan je beter doorrijden omdat er geen obstakels zijn.

Wat moeten we ermee?

Inderdaad heeft het type weg dat gebruikt wordt een belangrijke invloed op de gemiddelde snelheid van de fietsrit. Er ligt echter een grote spreiding rond de blauwe lijn. Dat is ook logisch, want zoals we gezien hebben zijn er meerdere factoren die invloed hebben op de gemiddelde snelheid.

Dat neemt niet weg dat het type weg wel degelijk van invloed is. Verschillende gemeenten zijn bezig om fietsstraten door woonwijken aan te leggen om de fiets ook in deze gebieden aantrekkelijker te maken. Moeten deze fietsstraten meer worden toegepast?

Conclusie

We hebben gezien dat de analyse van floating bike data niet alleen inzicht biedt in fietsstromen op lokaal niveau, maar ook gebruikt kan worden om het gedrag van fietser op basis van andere factoren, zoals weg- en weertype, te bestuderen.

De zes behandelde mythes blijken niet allemaal waar. Inderdaad fiets je sneller met een elektrische fiets en als het type weg beter is, en fietsen fietsers graag om wanneer ze gebruik kunnen maken van een fietssnelweg. Wat niet vast is komen te staan, is dat de ochtendspits drukker is dan de avondspits, dat je met slecht weer sneller fietst en dat “zondagsrijders” langzamer fietsen.

Hoewel er in dit paper correlaties zijn gemaakt, zijn oorzakelijke verbanden nog niet bewezen. Om infrastructuur of concreet beleid te maken zal floating bike data altijd ter validatie gecombineerd moeten worden met vaste telpunten.

Dit paper laat echter wel zien dat het gedrag van fietsers ook op basis van andere factoren bestudeerd kan worden. Floating bike data is op meerdere manieren inzetbaar. Daarmee zet het ons aan het denken: is het fietsbeleid nog in overeenstemming met het gedrag van fietsers? Een antwoord op deze vraag kun je tegenwoordig niet meer geven, zonder gebruik te maken van floating bike data.

Achtergrond: De rol van data in het verkeer

Data zijn het nieuwe goud. Het afgelopen decennium is de term Big Data flink in opmars gekomen en de interesse is vandaag de dag nog onverminderd aanwezig, zo ook in het verkeer. We zien data dan ook op veel plekken terug onder de noemer Smart Mobility. Voertuigen zenden floating car data uit en ondersteunen daarmee het verkeersmanagement. We zien iVRI's die gevoed worden door data, maar ook zelf data uitzenden om de doorstroming te optimaliseren. Ook zien we de rol van data terug in het openbaar vervoer: welke bus of trein geeft immers niet de actuele locatie door?

Data in het verkeer dienen bij te dragen aan het veiliger en bereikbaarder maken van het wegennet. Echter, enkel het verzamelen van data is niet voldoende. Een valkuil van data-inzameling is dan ook dat men probeert zoveel mogelijk data te verzamelen, maar vervolgens het zicht verliest op het gebruik van data. Het is dus zaak om slim na te denken over welke data ingewonnen dient te worden en wat er vervolgens mee moet gebeuren. Randvoorwaarde is dat de ingewonnen data in ieder geval kwalitatief hoogwaardig zijn en beschikbaar worden gemaakt.

Om data daadwerkelijk nuttig te maken, is het belangrijk om de juiste data te combineren tot waardevolle informatie. Immers, locatiedata van een bus worden pas nuttig als hieruit de vertraging gedestilleerd kan worden, floating car data worden pas nuttig, wanneer hiermee files bepaald kunnen worden en iVRI's zijn pas nuttig, wanneer autobestuurders weten hoelang het nog duurt voordat ze weer groen krijgen.

Met goede informatie kunnen beleidsmakers goed onderbouwde keuzes maken, beter sturen op resultaten, maar ook de waarde van het verkeerssysteem voor gebruikers vergroten. Voor gemotoriseerd verkeer geldt dan ook dat al veel data beschikbaar zijn en dat data ook effectief worden ingezet. Voor niet-gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers, is de hoeveelheid beschikbare

data zeer beperkt. Traditioneel worden lussen in en telsingangen op de weg ingezet om fietsintensiteiten te meten, maar ook fysieke tellingen langs de weg zijn nog gemeengoed om een beeld te krijgen in de hoeveelheid fietsen op de weg.

Hoewel deze methodes inzicht geven in het aantal fietsers op één punt, dragen ze slechts zeer beperkt bij aan informatie over hoe fietsers zich verplaatsen. In dit whitepaper kijken we voorbij de traditionele meetmethodes en gaan we in op de informatie die we halen uit modernere meettechnieken: floating bike data.

Inzicht in verplaatsingsgedrag fietsers

Afgezien van enig inzicht in intensiteiten en modelmatige verplaatsingsgegevens, ontbrak het lange tijd aan inzicht in het gedrag van fietsers. Wat is bijvoorbeeld hun routekeuze? Hoe snel rijden fietsers gemiddeld? Hoe lang parkeren fietsers hun fiets? Waar komen fietsers de grootste vertragingpunten tegen?

Deze informatie is relatief eenvoudig uit data te halen door locatiegegevens in de tijd te monitoren. Praktisch elke moderne smartphone ondersteunt deze functionaliteit, maar ook apps houden deze gegevens bij. Strava is een bekende app die vooral wordt gebruikt door racefietsers en mountainbikers. De app van de Nationale Fiets Telweek richt zich meer op forensen. Data van de Nationale Fiets Telweek wordt dan ook al uitgebreid ingezet in beleidsvraagstukken, maar het wordt nog interessanter wanneer deze data met andere databronnen wordt gecombineerd.

Wat gebeurt er bijvoorbeeld wanneer de data worden gecombineerd met informatie over wegtype, het weer of de dag in de week? De informatie die hieruit komt, helpt ons bij het in de context plaatsen van fietsgedrag. Wanneer we dit gedrag beter begrijpen, kunnen we ook beter voor de eindgebruiker ontwerpen, het gedrag van de eindgebruiker gericht beïnvloeden en beter voorspellen hoe de eindgebruiker zich gaat gedragen.

De Nationale Fiets Telweek

Aan de hand van GPS sensoren in smartphones registreert de Fiets Tel app de locatie en tijd van de fietser. Een slim algoritme bepaalt de gebruikte modaliteit door deze data te combineren met kaartmateriaal en andere variabelen. Tot nu toe zijn meer dan 3 miljoen fietskilometers geregistreerd. Al deze kilometers geven informatie over het fietsgebruik in Nederland.

De data uit de app wordt gebruikt om te berekenen wat het gemiddeld aantal kilometers per fietsrit is of wat de gemiddelde snelheid is. Bovendien wordt de data gebruikt om herkomst-bestemming relaties en routekeuzes te berekenen. Deze worden vervolgens op een kaart getoond.

De data wordt bij elke deelnemer van de Fiets Telweek ingewonnen via een smartphone met de desbetreffende app. Hoewel we in deze whitepaper uitgaan van de Fiets Tel-app, bestaan ook andere apps die verplaatsingen registreren.

Interessant aan de Fiets Tel app is de grote hoeveelheid aanvullende data die worden geregistreerd, zoals type fiets, type ondergrond en weertype. Waar snelheid- en route-data openbaar beschikbaar zijn, zijn veel andere data-items enkel met speciale permissie beschikbaar.

Veel gemeenten hebben al gebruik gemaakt van analyses op basis van Fiets Telweek data en hebben dit in hun beleidsvorming en – uitvoering toegepast. Voorbeelden zijn het bepalen van parkeercapaciteit bij stations aan de hand van fietsstromen, het achterhalen waar nieuwe stukken fietspad aangelegd dienen te worden en het zoeken naar conflictpunten van belangrijke fietsroutes met auto- of OV-routes.

Bij het uitvoeren van de analyses is het belangrijk om te beseffen dat data-analyse niet automatisch leidt tot kant-en-klare informatie. Het is dan ook altijd van belang om rekening te houden met de lokale situatie, om een gezond portie gezond verstand te gebruiken en om in ogenschouw te nemen

met welke methode en door welke doelgroep de data is aangeleverd.

Interpretatie van de data zal in de toekomst steeds belangrijker worden, door de komst van meer data vanuit verschillende bronnen. Het is goed denkbaar dat in de nabije toekomst fietsen zelf data inwinnen, zoals enkele elektrische fietsen nu al doen, en communiceren met de omgeving. Deze toenemende rol van data heeft eens te meer verregaande gevolgen voor hoe beleidsmakers en wegbeheerders om moeten gaan met de fiets, de plek op de weg en de rol in het verkeerssysteem.



Het consortium van de Nationale Fiets Telweek bestaat uit:



- 1) Smart Mobility is het inzetten van innovatieve IT-oplossingen voor mobiliteit
- 2) Intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's) zijn de nieuwe generatie verkeersregelininstallaties. iVRI's kunnen de verkeersregeling beter afstemmen op de verkeersvraag en zenden ook informatie uit aan weggebruikers.
- 3) Kwalitatief hoogwaardige data hebben een hoge betrouwbaarheid en worden met voldoende regelmaat ingewonnen.
- 4) In Nederland wordt bijvoorbeeld verkeersdata via het NDW (Nationale Database Wegverkeer) ontsloten en OV-data via het NDOV-loket (Nationale Data Openbaar Vervoer)

