

Strava Metro data voor het Regionaal fietsnetwerk 2023


Uitgevoerd door:

TRACK

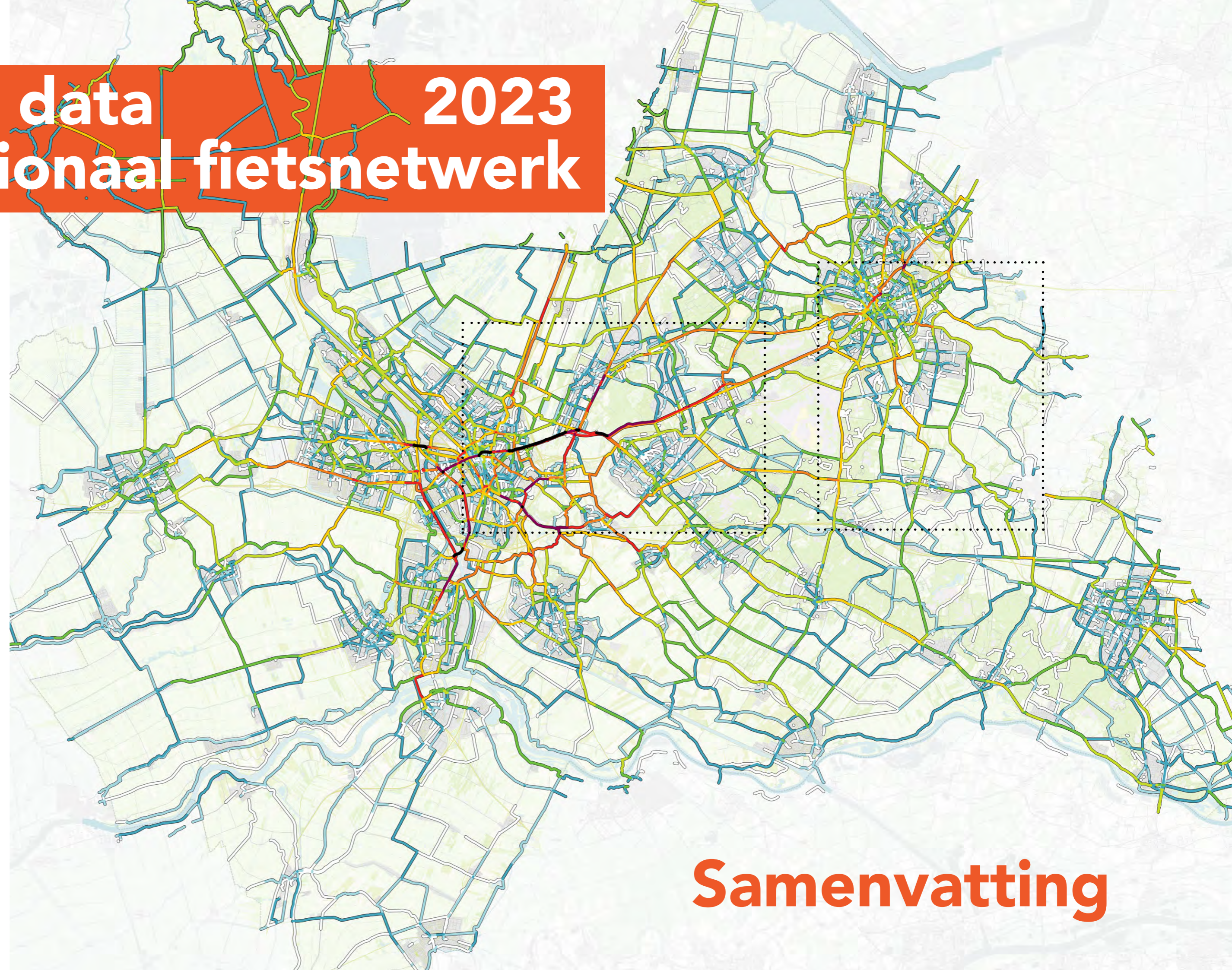
Activating landscapes
info@track-landscapes.com

 **ARCADIS** | Design & Consultancy
for natural and built assets

In opdracht van:

 provincie :: Utrecht

Februari 2024

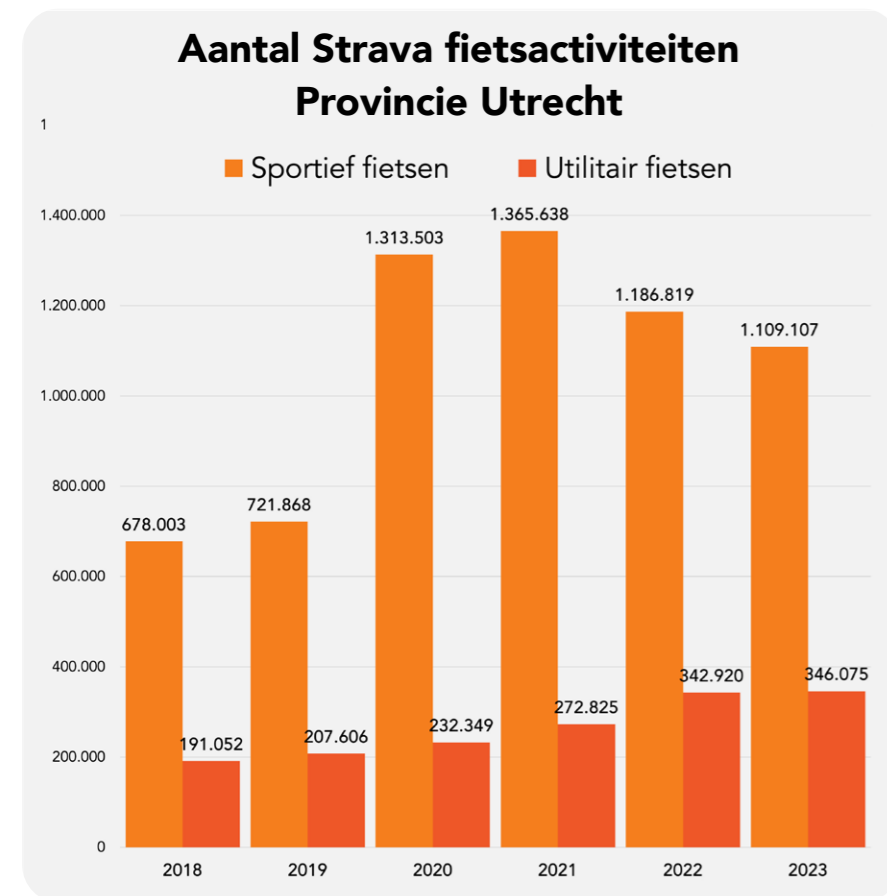


Samenvatting

Strava Metro: fiets- en loopgebruik in kaart

Groei Strava Metro

Strava is de meest gebruikte 'activity tracking app', met ongeveer 1 miljoen gebruikers in Nederland en wereldwijd meer dan 100 miljoen gebruikers. **Sinds 2020 biedt Strava -via het platform Strava Metro- overheden gratis toegang tot de geanonimiseerde routegegevens die hun fietsende en lopende gebruikers genereren.** Strava gebruikt hiervoor de uitgangspunten van zowel Europese (GDPR) als Amerikaanse privacywetgeving (CCPA). De grootste groepen gebruikers binnen Strava zijn: **sportief fietsen**, **utilitair fietsen**, **hardlopen** en **wandelen**. Het gebruik van Strava groeit, wereldwijd, en ook in Nederland. Na de Covid-periode is wel een terugloop van gebruik in het recreatieve fietsen en lopen zichtbaar, maar het utilitaire fietsgebruik groeide in 2022 juist stevig door.



Typen gebruikers

Strava fietsdata is niet representatief, in die zin dat de data geen gemiddelde doorsnede vormt van fietsers en fietsgebruik in Nederland. Maar Strava fietsdata lijkt wel een aantal specifieke groepen fietsers en (hard)lopers te kunnen representeren.

In de Provincie Utrecht werden **346.075 utilitaire fietsritten** ondernomen in 2023. Utilitaire fietsritten worden onderscheiden omdat ze ofwel als 'commute' worden gekenmerkt worden door de fietsers zelf, of omdat het fietsritten zijn die 'van A naar B' gaan (geen rondebeweging). Strava kenmerkt/scheidt deze fietsritten dan zelf. Dit zijn niet alleen 'woon-werk' ritten, maar kunnen allerlei motieven hebben.

Het belangrijkste kenmerk van deze utilitaire Strava fietsritten is dat ze een relatief lange afstand ondernemen, gemiddeld 20 kilometer.

De **recreatieve fietsdata** bestaat vooral uit **sportief** ingestelde fietsers; wielersporters en mountainbikers. In de Provincie Utrecht werden **1,1 miljoen sportieve fietsritten** ondernomen in 2023.

In Nederland wordt Strava inmiddels vaker gebruikt om te **hardlopen** of **wandelen** dan te fietsen. In 2023 werden in Provincie Utrecht **1,35 miljoen hardloopactiviteiten** opgenomen en **578.000 wandelactiviteiten**. Meer kenmerken van de loopactiviteiten en analysemogelijkheden zijn te vinden in dit rapport (voor ministerie I&W):

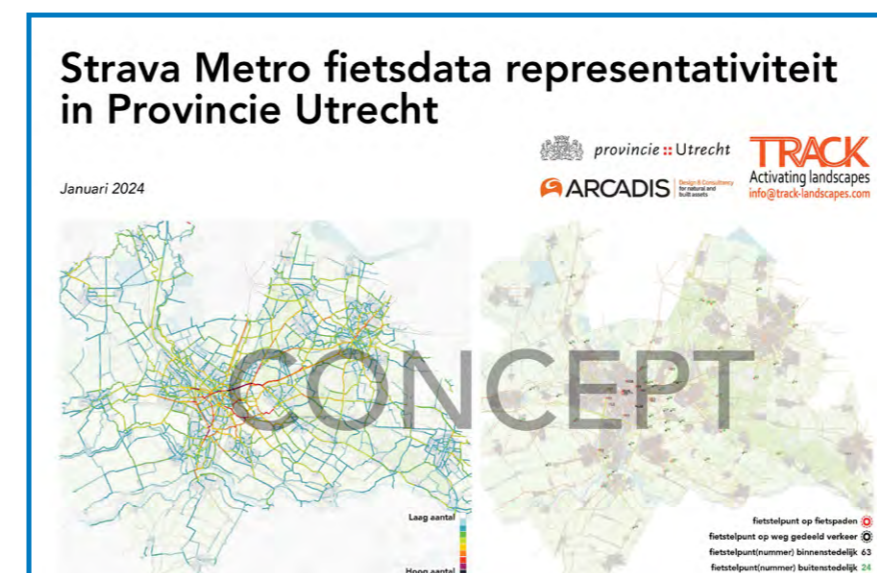


2022 Strava onderzoeken

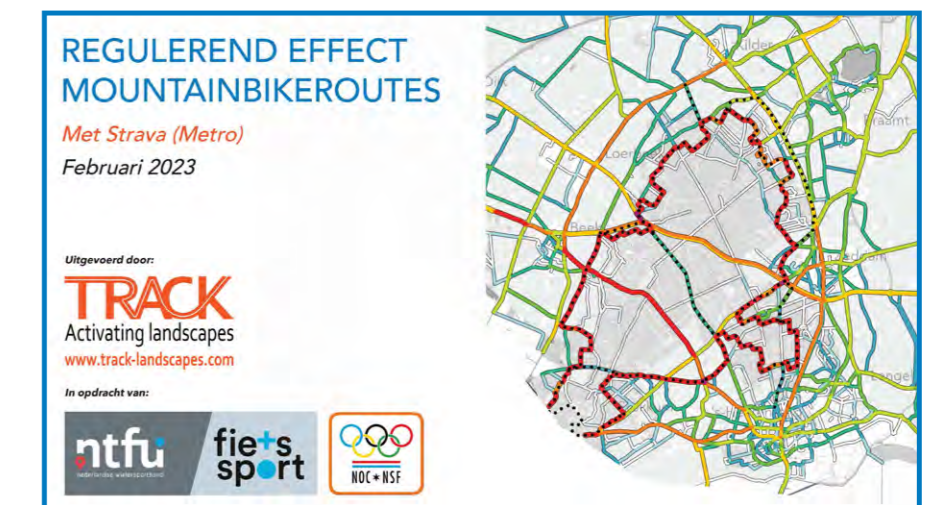
Het gehele onderzoek dat Track-Landscapes en Arcadis in 2022 uitvoerde voor Provincie Utrecht over Strava Metro mogelijkheden is te downloaden via deze [downloadlink](#).



In een uitgebreider document is de representativiteit van Strava Metro, voor **utilitair fietsen**, uiteengezet. Ook deze is via een [link](#) te vinden.



Voor de NTFU deed TRACK in 2022 onderzoek naar het regulerend effect van mountainbikeroutes. Op de Utrechtse Heuvelrug was het eerste effect van de regulerende werking zichtbaar.



Voor Wandelnet en ministerie van I&W deed TRACK in 2022 onderzoek naar de **wandel-** en **hardloop**data van Strava Metro. Hierbij werd heel Nederland in kaart gebracht. Het rapport is te vinden op: [link](#).



Representativiteit Strava Metro fietsdata

Lokale telpunten vs. Strava fietsstromen

Strava fietsdata wordt als een zeer waardevolle bron van fietsdata gezien voor regionaal/provinciaal fietsbeleid, maar meer inzicht in de representativiteit is nodig om het Strava-beeld van fietsgebruik beter te vatten, en op waarde te schatten. In 2022 schreven we al een eerste reeks blogs over de 'representativiteit' van deze Strava data (<https://www.track-landscapes.com/blog>), waaronder ook de utilitaire fietsdata. De sportieve fietsdata vertegenwoordigt een relatief duidelijke/specifieke groep fietsers, namelijk wielrenners: racefietsers, gravelbikers en mountainbikers.

Maar van de utilitaire fietsdata is vooralsnog minder duidelijk welke fietsers dit precies vertegenwoordigt. Om hier een scherper beeld van krijgen, is in onderzoeksonderdeel 1 is een vergelijking gemaakt tussen de 70 permanente fietstelpunten in Provincie Utrecht en Strava fietsdata. Het gehele onderzoek is via deze [link](#) te vinden.



Strava utilitaire fietsdata vertegenwoordigt vooral langeafstands-woon-werk-fietsverkeer

In de vergelijking met Utrechtse fietstellocaties werd ongeveer **1 op de 200 utilitaire fietsritten opgenomen met Strava**. Er is vooral buiten het stedelijk gebied een verband zichtbaar tussen fietspassages op de lokale fietstelpunten en Strava utilitaire fietspassages op dezelfde locaties. Buitenstedelijk is het aandeel van fietspassages dat met Strava utilitair werd opgenomen ook veel hoger (1 op 125) dan binnenstedelijk (1 op 300). Dit is een logisch gevolg van het kenmerk van utilitaire Strava fietsritten, dit zijn vooral **woon-werk fietsritten van een langere afstand**.

Binnen het spectrum van regionale/buitenstedelijke fietsritten heeft Strava ook een relatief hogere vertegenwoordiging in de +10 kilometer fietsafstanden, dan in de range van ~5-10 kilometer fietsafstand. In de Provincie Utrecht hadden utilitaire fietsritten een **gemiddelde afstand van 20 kilometer**; echter zegt de gemiddelde afstand niet alles over de verspreiding over verschillende afstandsklassen. Een extra verduidelijking van eigenschappen van Strava utilitair fietsgebruik blijkt uit de vergelijking met verschillende passagesnelheden op de telpunten. **Buitenstedelijk is het sterkste verband namelijk zichtbaar met lokale telpassages die op een snelheid van 25-30 kilometer per uur passeerde.**

Het aandeel vrouwen binnen Strava is de laatste jaren sterk gegroeid, toch blijven mannen in de meerderheid binnen Strava (~75% van fietskilometers). Strava gebruikers zijn ook relatief vaak van jonge en middelbare leeftijd, ouderen gebruiken Strava minder vaak. Wel is het mogelijk om het routegebruik van mannen en vrouwen, of verschillende leeftijden, apart in kaart te brengen. Het **aandeel e-bikers nam in 2023 verder toe, naar inmiddels circa 10%** van de utilitaire fietskilometers.



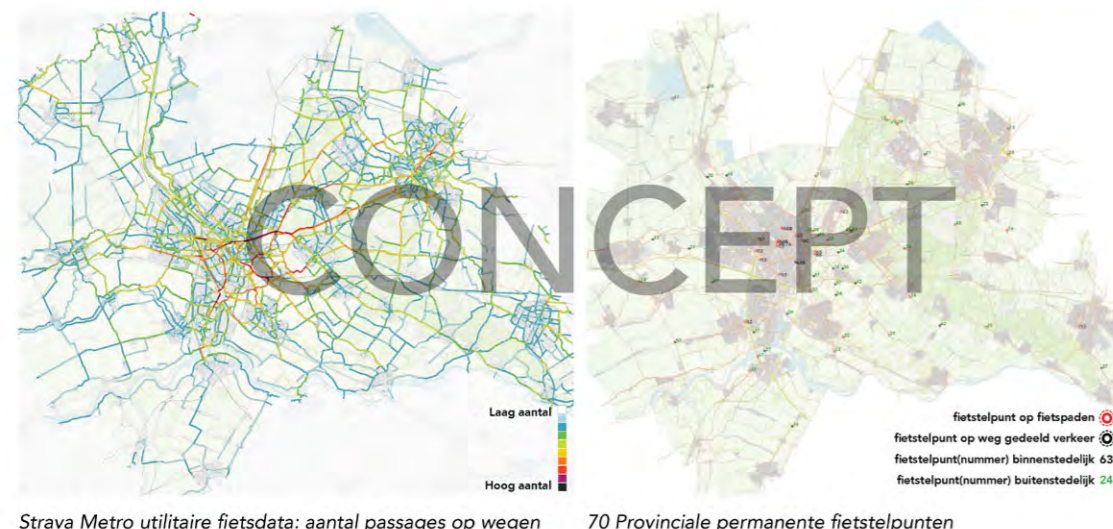
(Strava-)sportief fietsverkeer vormt op sommige telpunten een groot deel van fietsbewegingen

De vergelijking tussen de lokale fietstelpunten en de Strava sportieve fietsdata toont aan dat buitenstedelijk, op een aanzienlijk deel van fietspaden, de vertegenwoordiging van wielersporters aanzienlijk is. Strava sportieve fietsers vertegenwoordigen op 18 van de 47 buitenstedelijke telpunten meer dan 10% van het fietsverkeer, en op zes punten is het percentage zelfs hoger dan 20%, tot een maximum van wel 35% langs de N201 (Vinkeveen). Dit betreft dus alleen nog maar Strava gebruikende wielersporters; het totale aandeel wielersporters zal nog hoger liggen. **Het is redelijke inschatting dat op sommige fietspaden, wielersporters zeker de helft van het fietsgebruik vormen.**

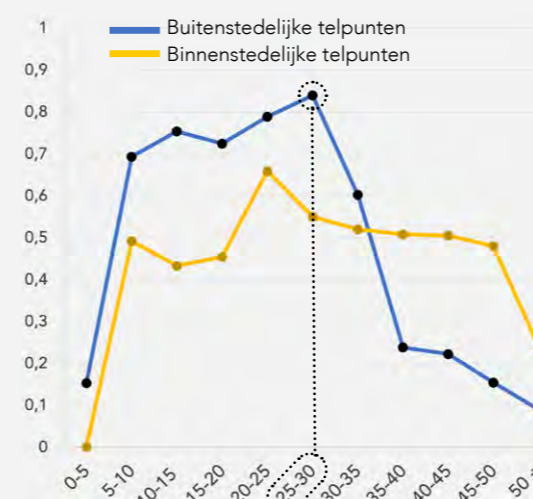
Dit leidt ook tot een andere belangrijke realisatie: fietstellers die carbon fietsen niet meten (zoals die in Provincie Utrecht) zullen op bepaalde punten een aanzienlijk deel van fietspassages missen.

Strava Metro fietsdata representativiteit in Provincie Utrecht

Januari 2024



Verband (R) fietstelpunten in verschillende snelheidsklassen en Strava utilitaire fietsdata



Strava fietsstromen

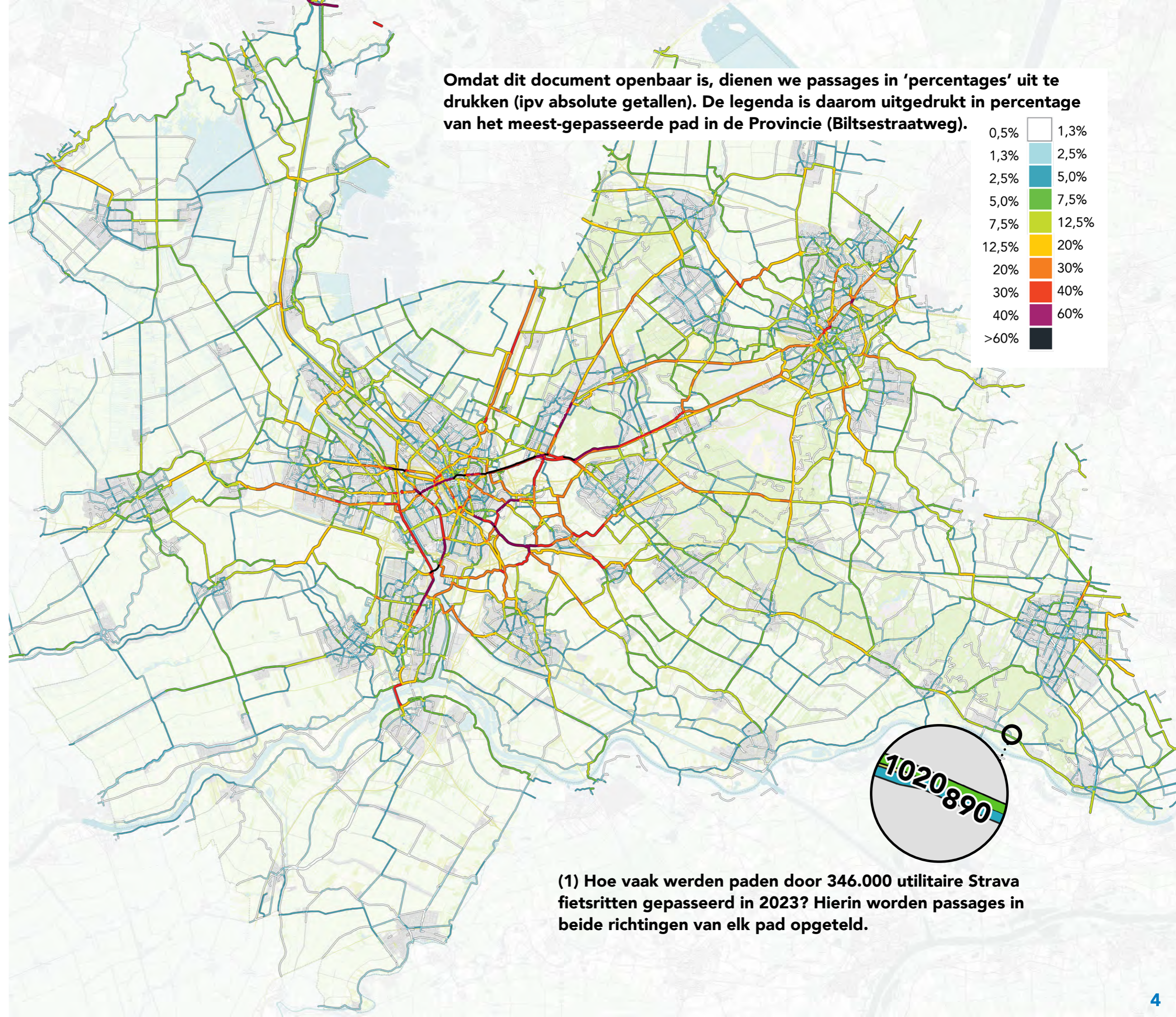
utilitair 2023

De kracht van Strava Metro is dat fietsstromen van de twee verschillende typen fietsen, afzonderlijk in beeld gebracht kunnen worden. Deze kaart toont de utilitaire fietsbewegingen. Het toont de fietsstromen van alle paden en wegen die in de OpenStreetMap zijn opgenomen.

Het zwaartepunt van gebruik ligt in/van/naar Utrecht, en daarna Amersfoort. Maar in alle kernen zijn routes te vinden met 'duizenden' passages per jaar. Enkele punten (Dorpstraat, de Bilt en Berenkuil, Utrecht) halen >12.000 passages in 2023, met de Berenkuil als nummer één (23.260 passages) en Dorpstraat de Bilt op twee (19.545).

Omdat we hier het gebruik van de gehele Provincie tonen, zijn de lijnen (paden/wegen) dik gevisualiseerd als ze **>1000 passages** hebben. Echter, soms is sprake van twee paden dicht op elkaar, bijvoorbeeld twee losse fietspaden aan weerszijde van een Provinciale autoweg. De meest gebruikte weg komt dan bovenop te liggen, waardoor de andere lijn niet/nauwelijks zichtbaar wordt. Het is daarom van belang om de kaarten ook in een GIS- of webview-omgeving te bekijken waarbij de visualisatie/lijdikte zich aanpast naar het zoom-niveau.

Behalve de 'stromen' is het met Strava Metro ook mogelijk om de gemiddeld gefietste snelheid in kaart te brengen. En ook oorsprong en bestemmingsgebieden kunnen in kaart gebracht worden van fietsritten, zowel utilitair als sportief. Hiermee wordt duidelijk naar welke gebieden de stromen vaak leiden. Het wordt getoond als hexagons waarin ritten beginnen of eindigen. Naastweergeven uitsnede toont Utrecht Oost-Zeist-De Bilt, de bestemmingen in de ochtend van utilitaire fietsritten. Veel grote werklocaties en stationsgebieden tonen zich als grote bestemmingslocaties.



(1) Hoe vaak werden paden door 346.000 utilitaire Strava fietsritten gepasseerd in 2023? Hierin worden passages in beide richtingen van elk pad opgeteld.

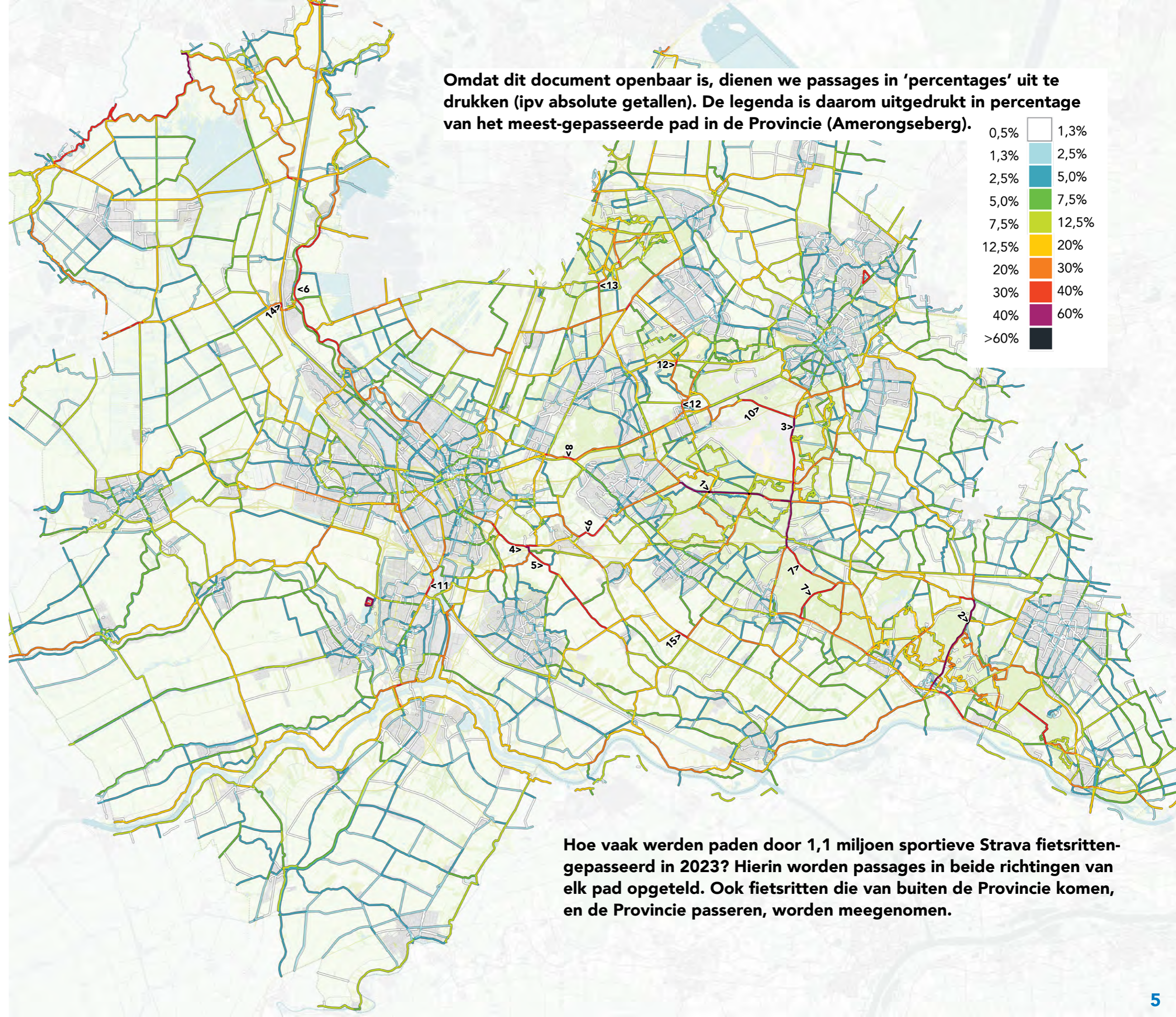
Strava fietsstromen

sportief 2023

Er is een nog wijdverspreider beeld van gebruik zichtbaar t.o.v. utilitair gebruik door de hele provincie. Het is bijzonder hoe dicht het netwerk is aan wegen die meer dan 1000 Strava-passages per jaar behalen; in alle wijken van grote en kleine kernen zijn paden aan te wijzen die duizenden malen per jaar gepasseerd worden. En vrijwel alle wegen in het landelijk gebied worden benut. Het belang van wielersporters ligt dus ook op bijna alle wegen. De Top 15 van meest gepasseerde routes gaat vooral over/langs de Heuvelrug, grote wateren en dijken:

1. Woudenbergseweg: ~**136.000 passages**
2. Amerongseberg: ~**121.000 passages**
3. Doornseweg ~**103.000**
4. Onderdoorgang A12 bij Fort Vechten: ~**93.000**
5. De Achterdijk: ~**75.000**
6. De Vecht: ~**77.000**
7. Maarse Grindweg en Ruitenbergr (Sandenburgerlaan): ~**77.000**
8. Amersfoortseweg/Utrechtseweg: ~**76.000**
9. Koelaan: ~**63.000**
10. Het Zeisterspoor: ~**63.000**
11. Utrechtsestraatweg Nieuwegein: ~**63.000**
12. Vliegbasis Soesterberg/ Verlengde Paltzerweg: ~**61.000**
13. Hoge Vuurseweg: ~**61.000**
14. Passage Amsterdam Rijnkanaal bij station Breukelen: ~**61.000**
15. Langbroekerdijk: ~**60.000**

In onderdeel 1 van dit onderzoek (representativiteit Strava Metro data) is bekeken welk aandeel van fietstellingen op de 70 Provinciale telpunten, veroorzaakt wordt door sportieve-Strava fietsers. Op buitenstedelijke punten is het aantal Strava sportieve fietspassages 7,2% van passages van het totaal aantal fietspassages. Binnenstedelijk is dit 1,3%. Bij 18 van de 47 buitenstedelijke telpunten is het meer dan 10%, en op diverse punten is het aandeel zelfs veel hoger dan 20%, tot wel 35% langs de N201 (Vinkeveen). Dat is zeker veel als we realiseren dat lang niet alle wielersporters Strava gebruiken. Het aandeel Strava gebruikers onder wielersporters schatten we in op 30-60%. Op vele routes vertegenwoordigen wielersporters dus tientallen procenten van het totale fietsgebruik, en mogelijk op enkele punten zelfs het merendeel van fietspassages.



Hoe vaak werden paden door 1,1 miljoen sportieve Strava fietsritten-gepasseerd in 2023? Hierin worden passages in beide richtingen van elk pad opgeteld. Ook fietsritten die van buiten de Provincie komen, en de Provincie passeren, worden meegenomen.

Strava loopstromen

sport/recreatief 2022

Nog meer dan fietsen, wordt Strava gebruikt om recreatief of sportief te lopen. Provincie Utrecht heeft van alle Nederlandse Provincies het hoogste aandeel hardlopers.

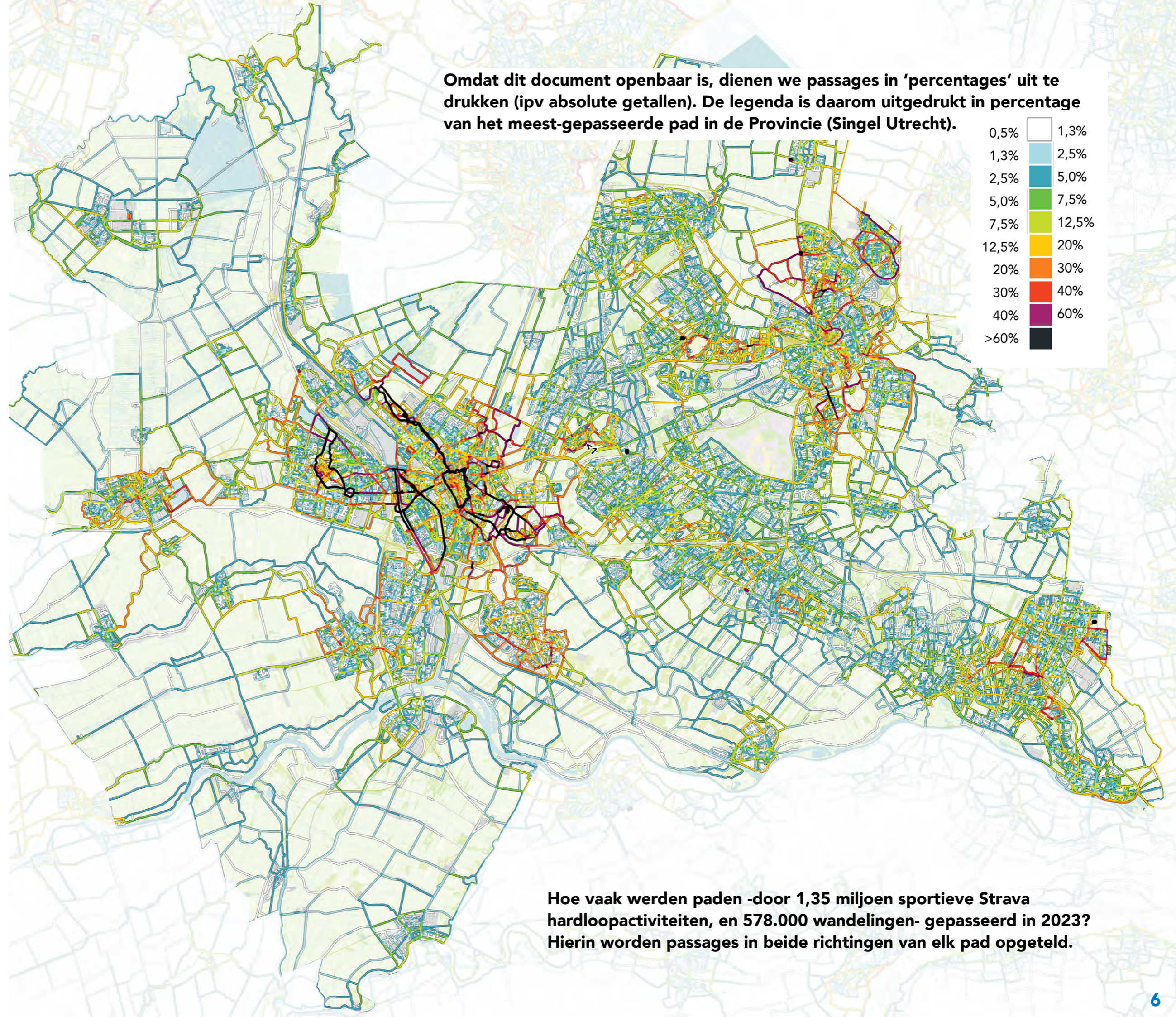
De kaart hiernaast toont het gebruik van beide; we hebben ook heatmaps van hardlopen en wandelen afzonderlijk.

Er is te zien dat de bosgebieden een veel dichter gebruik hebben dan bij de vorige twee fiets-heatmaps. De 10-kilometer hardlooprouten in het Panbos springt er qua gebruik uit (1). Ook diverse andere bewegwijzerde routes in bos- en natuurgebieden worden veel gebruikt.

Ook de stedelijke kernen tonen een veel fijnmazig gebruik. Duidelijk zichtbaar zijn de stad-landverbindingen in Utrecht, Amersfoort, Veenendaal en Woerden.

Grote landschappelijke wegen tonen juist minder gebruik dan bij fietsen; maar toch wordt er ook op deze wegen wel gewandeld en hardgelopen.

Zowel wandelaars als hardlopers maken ook veel gebruik van 'fiets'paden en andere wegen van gemengd verkeer. Zowel in vormgeving van wegen, als beslissingen over nieuwe verbindingen, zouden we deze belangen kunnen/moeten wegen. Het zou interessant zijn om uit deze kaart de wegen te filteren die onderdeel zijn van het RFN, en/of ook te filteren naar verschillende typen wegen: voetpaden, vrijliggende fietspaden en gedeelde verkeerswegen.



Hoe vaak werden paden -door 1,35 miljoen sportieve Strava hardlooptactiviteiten, en 578.000 wandelingen- gepasseerd in 2022? Hierin worden passages in beide richtingen van elk pad opgeteld.

Inzet (1) : Reflectie Strava Metro data vs. Regionaal fietsnetwerk en uitvoeringsprogramma fiets

Strava Metro is ingezet om te reflecteren op het regionale fietsnetwerk en de ambities van het uitvoeringsprogramma fiets (zowel 2019-2023 als 2023-2029).

Strava Metro geeft inzicht in **feitelijk fiets- en/of loopgebruik van alle wegen en paden in Nederland**. Data is beschikbaar van 365 dagen per jaar, tot vijf jaar terug in de tijd, en met mogelijkheid om onderscheid te maken naar verschillende gebruikerskenmerken (fiets; utilitair, sportief. Lopen; wandelen en hardlopen. man, vrouw, verschillende leeftijden, en verschillende dagdelen).

Strava blijkt vooral een waardevol middel tot gesprek en discussie, op basis van één kaartoverzicht met feitelijk utilitair fietsgebruik van alle paden en wegen in het fietsnetwerk.

Het blijkt uit de werksessies een effectief middel voor levendige gesprekken, doordat onze beoogde doelgroep (professionals op het gebied van Mobiliteit, Ruimte en Recreatie) zich vaak kunnen identificeren met deze data. Het spreekt meer aan dan traditionele databronnen, zoals getallen uit tellingen of een verkeersmodel. Het werkt goed om met verschillende mensen rondom de kaarten gesprek te voeren over de logica en drukte van huidige fietsroutes, en de wenselijkheid van nieuwe of op te waarderen fietsroutes.

Tot welk soort gesprekken, discussies en inzichten leidde dit?:

Reflecteren op benoemde netwerken.

Zijn de beoogde doorfietsroutes wel de meest gebruikte? Zien we potentiële (door)fietsroutes over het hoofd? Het Regionaal Fiets Netwerk (RFN); kloppen de keuzes van het netwerk wel met het Strava utilitair fietsgebruik? **Vanaf de volgende pagina (3.2) volgt een relectie op het fietsgebruik van zowel doorfietsroutes als het RFN.**



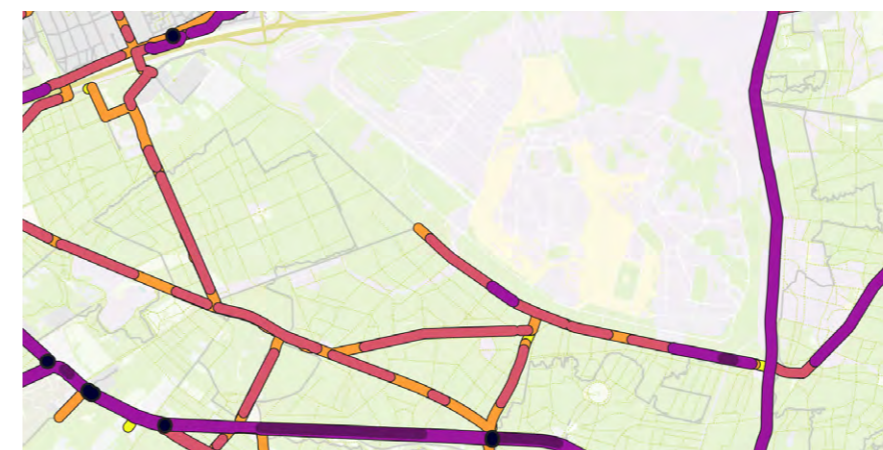
Visueel fijn zicht op missing links.

Door te kijken naar totale fietsstromen, springen de ontbrekende verbindingen in het oog. Vanuit de bestaande stromen is goed te beredeneren waar een nieuwe verbinding een waardevolle toevoeging is.



Een blik op gefietste snelheden: welke routes nodigen uit, of zijn geschikt voor fietsen op hoge snelheid?

De combinatie van Strava fietsstromen én fietssnelheden, van zowel utilitair als sportief, zijn interessant om te reflecteren op verkeersveiligheid en geschiktheid van wegen voor snel fietsen.



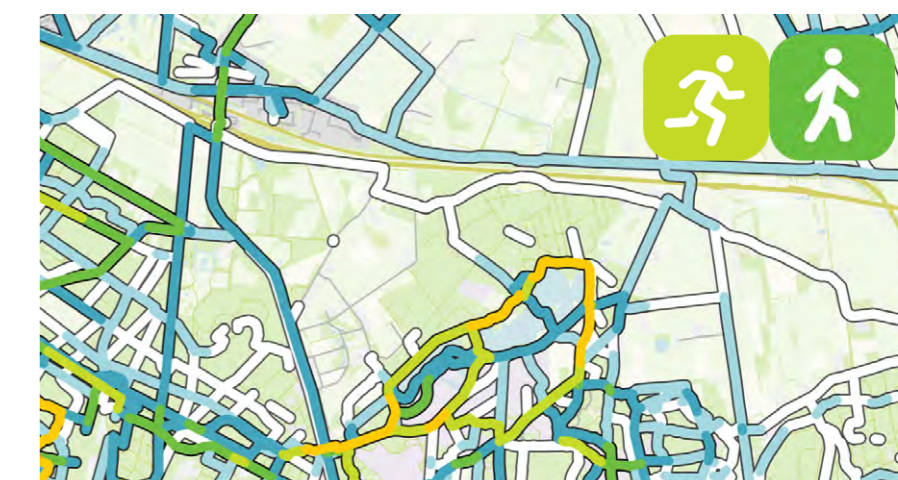
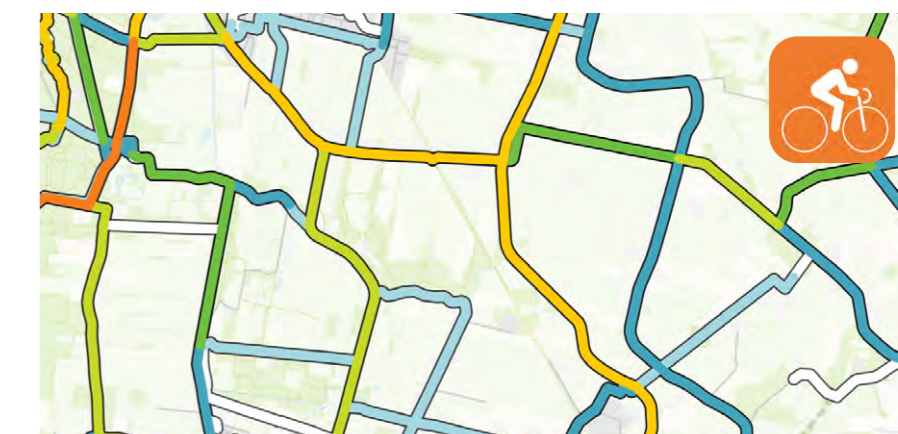
Reflecteren op routekwaliteit of beoogde opwaarderingen van fietsroutes.

Zijn de veelgebruikte routes wel aantrekkelijk, veilig en comfortabel?



Integreren van belangen diverse gebruikers van de fietsnetwerken: utilitaire fietsers, sportieve fietsers, wandelaars en hardlopers.

Het gebruik van routes door verschillende bewegende mensen is deels overlappend, deels verschillend. Waar kunnen we in vormgeving van fietsroutes rekening houden met de sportieve fietser? En kunnen we sportief gebruik als extra argument aandragen om routes te verbeteren? Er wordt ook veel gelopen op specifieke 'fiets'paden en andere wegen. Waar leidt dit tot conflict? Is een aparte loopvoorziening nodig? Of gebruiken we het loopbelang om missing links of opwaardering van routes nog hoger op de agenda te krijgen?



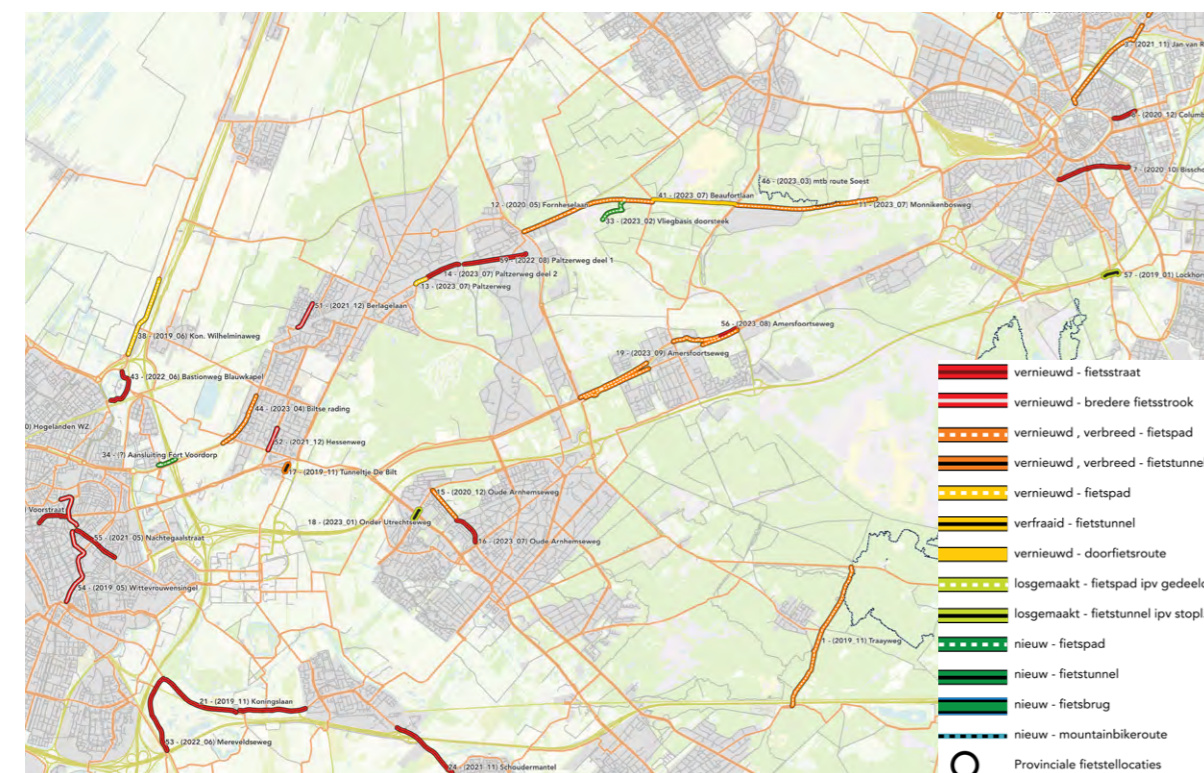
Inzet (2) : Monitoring van fietsnetwerk-investeringen met Strava Metro data

Alle fietsnetwerkveranderingen in kaart

Een belangrijk onderdeel van regionaal fietsbeleid is monitoren welk effect genomen maatregelen in het fietsnetwerk hebben op fietsgebruik. Voor- en nametingen zijn met lokale telsingangen niet (vaak) ondernomen, waardoor er beperkt beeld is in het effect op gebruik. Maar het achteraf meten van eventuele toe- of afnames in fietsgebruik van vernieuwde of nieuwe routes is wel mogelijk met basis van Strava Metro. Hierin kan vanaf 2018 tot heden het gebruik van routes bekeken worden.

Er is een inventarisatie gedaan naar de routes die in de periode 2018-2023 vernieuwd zijn. Deze zijn in een aantal typen/groepen opgedeeld (tm 2022). Vooral de groepen **'fietsstraten'**, **'fietspad verbreed & vernieuwd'** voor dit onderzoek relevant, omdat hierin een flink aantal casussen te vinden zijn. In totaal komen we tot **~60 fietswegen** die (ver) nieuw(d) zijn (tm 2023).

Het gehele onderzoek is via deze [link](#) te verkrijgen. Hierin zijn verschillende voorbeelden uiteengezet



Relatieve verandering

Er is bij alle vernieuwde fietswegen een scheiding gemaakt tussen het relatieve gebruik in de jaren vóór de vernieuwing en het relatieve gebruik in de jaren na de vernieuwing. 'relatief' betekent dat het totale aantal Strava passages op een pad, gedeeld is door de totaal aantal Strava fietskilometers in de gehele Provincie. Deze relativering is noodzakelijk omdat Strava fietsgebruik autonoom ook groeit.

Het jaar waarin de vernieuwing plaats vond is uit de vergelijking gelaten, omdat wegen soms maanden, soms in verschillende fases, dicht zijn geweest en niet altijd de exacte maand van oplevering te achterhalen is. Het getoonde percentage vergelijkt Strava gebruik 'voor' en 'na' vernieuwing; méér dan 100% betekent dat er sprake is van een toename in het relatieve gebruik, minder dan 100% betekent een afname in het relatieve gebruik.

Wat waren de resultaten? Utilitair en sportief

In beide typen veelvoorkomende vernieuwingen (fietsstraat, en fietspad verbreed/vernieuwd) is een relatieve, toename zichtbaar in fietsgebruik. Die toename geldt voor zowel het utilitaire fietsgebruik, als het sportieve. Het verschil in gemiddelde mate van toename tussen Sportief en utilitair is niet groot, maar gemiddeld gezien nam sportief fietsen iets meer toe. Er zijn enkele routes aan te wijzen waarin sportief en utilitair een tegenovergestelde verandering laten zien (sportief een duidelijke toename, utilitair een duidelijke afname, of andersom), maar in de meeste gevallen laten sportief en utilitair een vergelijkbare verandering zien.

Fietsstraten

Bij fietsstraten is het gebruik in de jaren na oplevering 112% van het gebruik voor de oplevering. Een toename van 12% dus. Dit percentage is exact gelijk voor sportief en utilitair Strava fietsgebruik. Ook als we de fietsstraten groeperen op basis van jaar van vernieuwing/oplevering, is bij de verschillende jaargroepen allemaal een toename zichtbaar, wederom bij zowel sportief als utilitair. Deze varieert van 101% tot 128%.

Er zit wel verschil in het effect bij fietsstraten op individueel niveau, de Bastionweg en Heemstedseweg scoren (als enige) minder dan 90% (rood gekleurd) bij utilitair fietsgebruik; een kleine afname in gebruik dus. Bij sportief scoort geen fietsstraat minder dan 90%.

Vernieuwde/verbrede fietspaden

De fietspaden die vernieuwd en verbreed zijn laten zelfs nog een wat grotere toename in gebruik zien dan de fietsstraten. Het utilitair fietsgebruik is na opening 121% van het gebruik voor opening, bij sportief is dit zelfs 141%. De Traayweg laat de grootste groei zien, hier is ook de verbreding groot (1.5->3m). Geen enkel vernieuwd/verbreed fietspad laat een duidelijke daling zien in gebruik.

Algemene conclusies m.b.t. fietsinfrastructuur

Samengenomen is de conclusie vooral dat de meest aanzienlijke verbeteringen/veranderingen in zowel het 'profiel' (breedte en verhardingstype) als de continuïteit waarin deze wordt doorgevoerd is, leiden tot de grootste toenames in gebruik. Een ander opvallend patroon betreft de snelheid waarmee het gebruik verandert na oplevering: het gebruik blijft gestaag doorstijgen in de loop der jaren. Verandering heeft dus tijd nodig.

ID	Type verbetering	Naam	Datum opening	Effect utilitair	Effect sportief	Effect utilitair totaal	Effect totaal sportief
27	fietsstraat	Zevenhuizerstraat - Amersfoort	20190400	192%	116%	112%	112%
21	fietsstraat	Koningslaan - Utrecht/Bunnik	20191100	100%	97%		
8	fietsstraat	Panoven - IJsselstein	20200500	1277%	317%		
58	fietsstraat - en van 60 naar 30	Heemstedseweg - Houten	20200600	86%	116%		
7	fietsstraat	Bisschopsweg - Amersfoort	20201000	244%	159%		
20	fietsstraat	Hogelands Utrecht	20201000	137%	214%		
26	fietsstraat	Voorstraat - Utrecht	20201100	98%	110%		
6	fietsstraat	Columbusweg Amersfoort	20201200	297%	149%		
54	fietsstraat	Wittevrouwensingel - Utrecht	2019_06/2021_02	146%	173%		
55	fietsstraat	Nachtegaalstraat - Utrecht	20210500	108%	96%		
24	fietsstraat	Schoudermantel - Werkhoven	20211106	109%	97%		
43	fietsstraat	Bastionweg Blauwkapel - Utrecht	20220600	88%	111%		
53	fietsstraat	Mereveldseweg - Utrecht	20220600	109%	114%		
9	fietsstraat	Laan van Hoeven - Amersfoort	20220900	144%	108%		
59	fietsstraat	Paltzerweg Deel 1 - Den Dolder	20220800	203%	120%		
10	fietsstraat - en van 60 naar 30	Cuneraweg - Veenendaal/ Rhenen	20221100	98%	96%		
31	fietsstraat	Ambachtsstraat - Veenendaal	20221125	115%	114%		
51	fietsstrook verbreed en drempel	Berlagelaan - Bilthoven	20211200	62%	130%	78%	112%
52	fietsstrook verbreed en drempel	Hessenweg - De Bilt	20211200	84%	108%		
1	fietspad - verbreed , vernieuwd	Traayweg - Zeist / Austerlitz	20191107	163%	180%	121%	141%
12	fietspad - verbreed , vernieuwd	Fornheselaan - Den Dolder	20200500	126%	171%		
15	fietspad - verbreed , vernieuwd	Oude Amhemsseweg - Zeist	20201200	132%	161%		
40	fietspad - verbreed , vernieuwd	Vaartweg - Bunschoten	20211100	199%	130%		
3	fietspad - verbreed , vernieuwd	Jan van Riebeeckpad - Amersfoort	20211200	118%	104%		
4	fietspad - verbreed , vernieuwd	Hoefseweg - Amersfoort	20221100	124%	119%		
11	fietspad - verbreed , vernieuwd	Monnikenbosweg - Amersfoort	20221100	98%	109%		
37	fietspad - vrijgemaakt van autov	Burgweg Odiijk fietspad en oversteek	20201100	118%	108%	130%	147%
32	fietspad - vrijgemaakt van autov	Boerendijk - Woerden	20211100	171%	229%		
57	fiets tunnel - ipv stoplicht	Fietstunnel Lockhorsterweg - Amersfoort	20190100	94%	117%	99%	120%
18	fiets tunnel - ipv stoplicht	Onder Utrechtseweg - Zeist	20221217	147%	197%		

Inzet (3) : Strava Metro voor verkeersveiligheidsopgaves

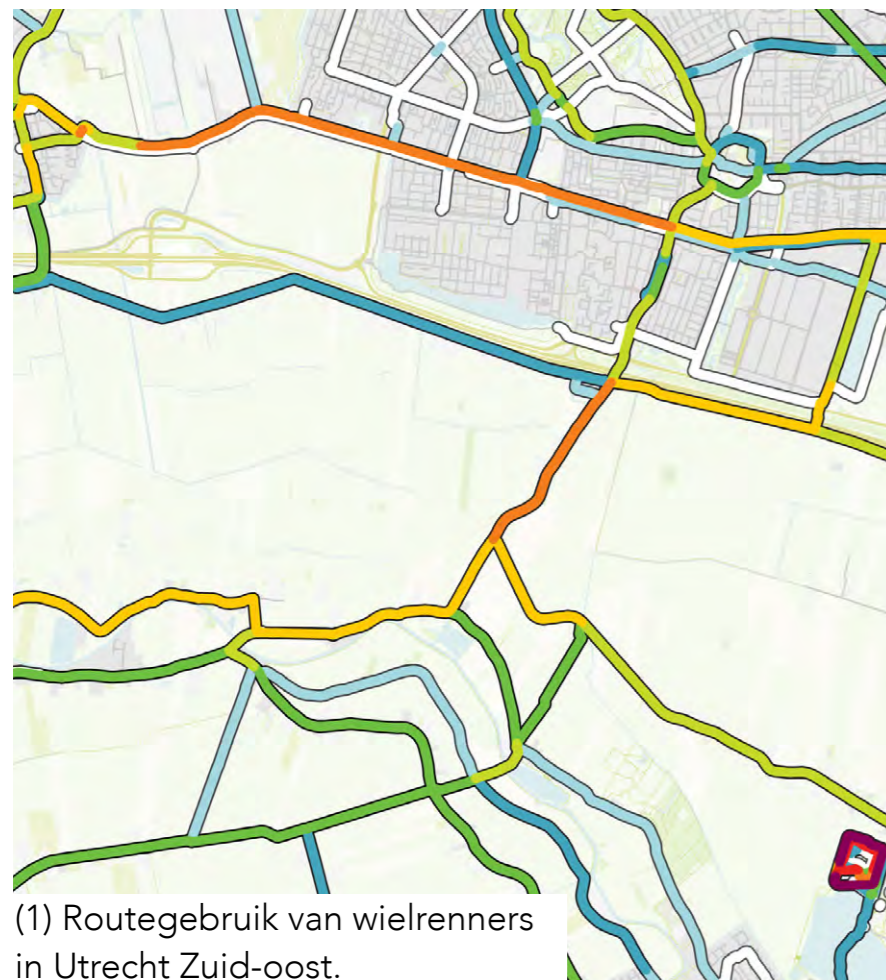
Met Provincie-collega's van 'verkeersveiligheid' is een meeting/werksessie gehouden als eerste verkenning binnen de vraag: welke waardes zou Strava Metro data kunnen hebben in opgaves van (fiets- en loop) verkeersveiligheid?

Welke voor verkeersveiligheidsinzichten kan Strava Metro geven (op volgorde van potentie)?

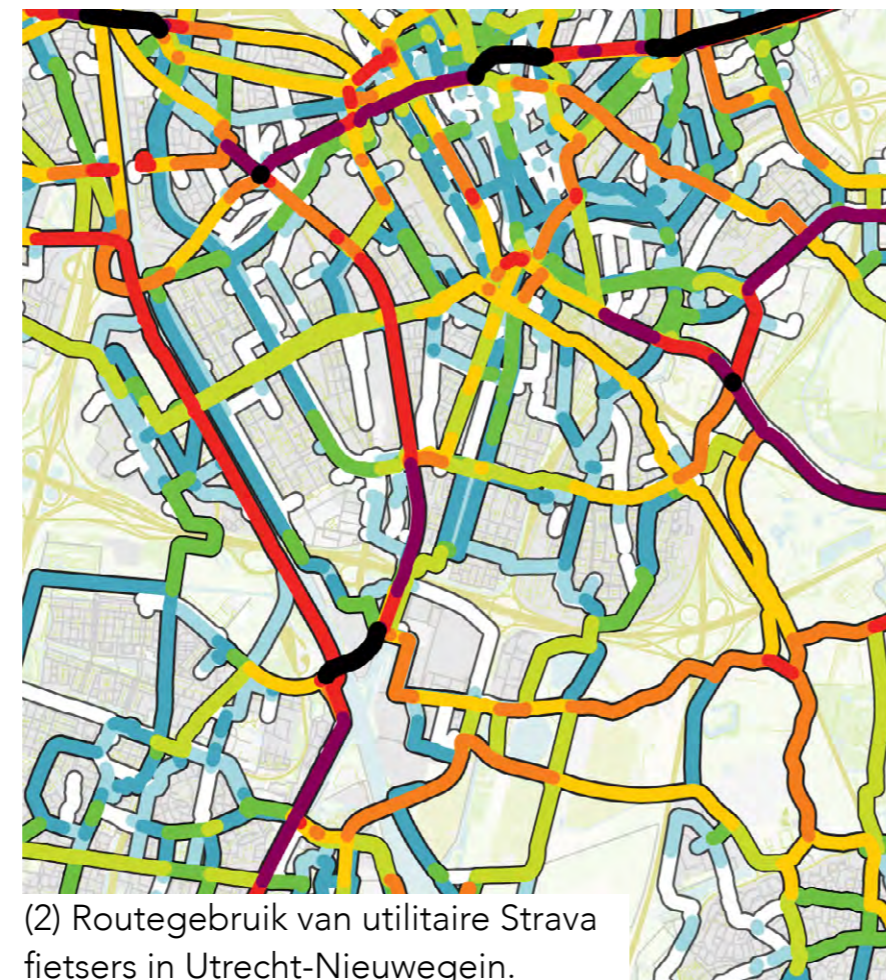
(1) Wielrenners: fietsstromen én snelheid

Het routegebruik van wielrenners is nog een blinde vlek, waar Strava Metro verandering in brengt. Wielrenners zijn relatief veel betrokken bij ongelukken (valpartijen zowel individueel, valpartijen in wielergroepen, aanrijdingen met andere fietsers, en aanrijdingen door gemotoriseerd verkeer).

Zowel de **wieler-drukke op wegen, als de snelheid van wielrenners** kan inzicht geven in de wegen waarop verkeersveiligheid voor en door wielrenners een nadruk verdient.



(1) Routegebruik van wielrenners in Utrecht Zuid-oost.



(2) Routegebruik van utilitaire Strava fietsers in Utrecht-Nieuwegein.

(2) Utilitaire fietsstromen, ook in de stad.

Op drukke fietsroutes is veiligheid extra van belang. Op buitenstedelijke routes kunnen Strava utilitaire fietsstromen worden meegenomen als een extra indicatie van totale fietsdrukke. Binnenstedelijk kan Strava juist inzicht geven in routes met waarschijnlijk relatief veel regionaal fietsverkeer; regionaal fietsverkeer heeft veelal een hogere snelheid.

Gecombineerd met andere data van totale fietsstromen, kan het in de stad een indicatie geven van routes met veel snelheidsverschil tussen fietsers.



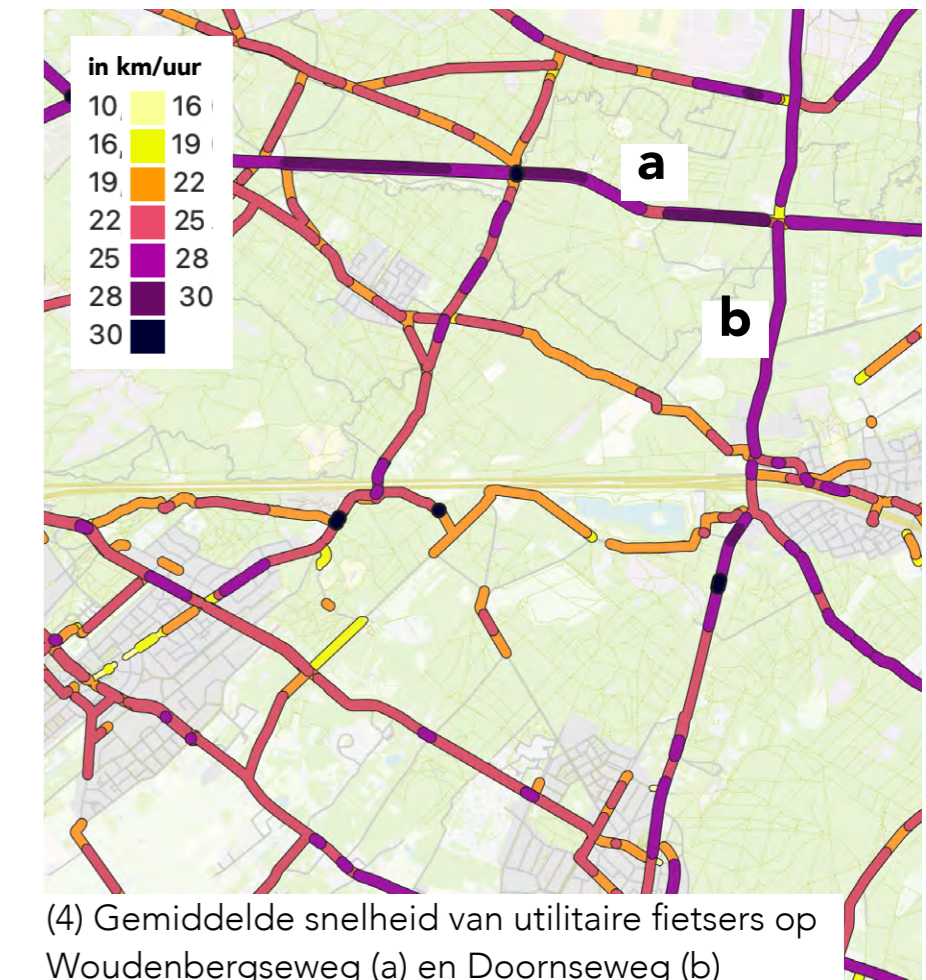
(3) Routegebruik van hardlopers en wandelaars in Zeist-Bunnik-Odijk.

(3) (hard)lopen op gedeelde wegen

Strava wandel-en hardloopstromen kunnen gefilterd worden naar type weg; we zien dan **op welke fietspaden of gemotoriseerde wegen ook veel gelopen wordt**. Daar is extra oog voor de (veilige) ruimte voor lopers belangrijk.

(4) Utilitaire fietssnelheden

Strava utilitaire fietsers zijn grotendeels snelle fietsers, de snelheid **kan tonen welke wegen hen tot hoge snelheid uitnodigen**. Bijvoorbeeld op de Woudenbergseweg wordt uitzonderlijk hard (licht bergaf) gefietst; veiligheid is hier belangrijk.



(4) Gemiddelde snelheid van utilitaire fietsers op Woudenbergseweg (a) en Doornseweg (b)

Strava Metro data voor het Regionaal fietsnetwerk 2023

Uitgevoerd door:

TRACK

Activating landscapes
info@track-landscapes.com

 **ARCADIS** | Design & Consultancy
for natural and built assets

In opdracht van:



provincie  Utrecht

Februari 2024

