



WEGBEHEERders
ONTMOETEN
WEGBEHEERders



Onderzoek fietsweggebruikers

Deelrapportage Gemeenten

Februari 2017



Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
2. Algemene tevredenheid en belang	9
3. Kwaliteit	13
4. Veiligheid	15
5. Doorstroming	18
6. Voorzieningen	20
7. Aantrekkelijkheid	22
8. Conclusie	23
Bijlage A Fietstersprofiel en ritkenmerken	24

Samenvatting

Onderzoeksopzet

In opdracht van het Platform WOW zijn de afgelopen jaren onderzoeken uitgevoerd onder weggebruikers van provinciale wegen, autosnelwegen en stadsroutes. Deze onderzoeken hebben doen besluiten om eenzelfde type onderzoek op te zetten onder fietsers. Deze rapportage beschrijft de resultaten van dit onderzoek. Aan het onderzoek werkten elf gemeenten, alle provincies, drie waterschappen en Rijkswaterstaat mee. Elke beheerder heeft fietsroutes aangedragen die onderwerp werden van het onderzoek. De dataverzameling vond plaats via een landelijk internetpanel, aangevuld met enkele regionale en lokale panels. De totale respons kwam uit op 8.682 gebruikers van een van de voor het onderzoek geselecteerde fietsroutes, waarvan 4.435 voor de gemeenten.

Algemene tevredenheid en belang

Over het algemeen is het grootste deel van de fietsers tevreden over de gemeentelijke fietsroutes. Met name fietsers op fietsroutes van de gemeenten Almere, Tilburg, Den Bosch en Houten zijn (zeer) tevreden. Over de routes van de gemeenten Haarlem en Westland zijn fietsers in verhouding minder tevreden.

Om te kunnen bepalen op welke aspecten de verschillende beheerders actie zouden moeten ondernemen zijn er prioriteitenmatrices opgesteld. Hierin is de impact van de verschillende aspecten op de algemene tevredenheid over de verschillende beheerders afgezet tegen de gemiddelde tevredenheidsscores. Voor de gemeenten zijn de verkeersveiligheid, de aantrekkelijkheid, voorzieningen op de fietsroute, afstelling van de verkeerslichten, breedte van het fietspad en oversteekplaatsen de aspecten die de meeste aandacht behoeven. Deze aspecten zijn relatief laag beoordeeld, maar hebben veel impact op de tevredenheid van fietsers. De fietsers kennen desgevraagd het meeste expliciete belang toe aan verkeersveiligheid en kwaliteit op en van de fietsroutes.

Kwaliteit

De fietsers in de gemeenten zijn over het algemeen goed te spreken over de kwaliteit van de fietsroutes. In Tilburg, Houten, en Den Bosch wordt de kwaliteit van de fietsroutes het hoogst beoordeeld. Negen op de tien fietsers is daar (zeer) tevreden over de kwaliteit van de fietsroutes. In Haarlem en Westland is de tevredenheid over de kwaliteit minder hoog. Fietsers in de gemeente Houten zijn over alle deelaspecten van kwaliteit bovengemiddeld tevreden. De tevredenheid over de staat van het wegdek en de breedte van het fietspad op de fietsroutes hangen samen met het rijcomfort. In Haarlem fietsen relatief veel fietsers naar of van het werk, waardoor ze kritischer lijken te zijn op de staat van het wegdek, bijvoorbeeld over kuilen en hobbels. Recreatieve fietsers hebben mogelijk hogere verwachtingen van de breedte van het fietspad, vooral als men samen fietst.

Veiligheid

De tevredenheid over de verkeersveiligheid heeft relatief veel invloed op de algemene tevredenheid bij gemeenten, blijkt uit de prioriteitenmatrix. Het meest tevreden over de verkeersveiligheid zijn fietsers in Almere, terwijl fietsers in Maastricht hier minder tevreden dan gemiddeld over zijn. Dit kan een gevolg zijn van het druktebeeld binnen de verschillende steden, of aan de infrastructuur. De deelaspecten van verkeersveiligheid worden het hoogst beoordeeld door fietsers in Apeldoorn en Hoogeveen. Fietsers in Haarlem, Zoetermeer en Eindhoven zijn over de deelaspecten minder tevreden dan gemiddeld.

Over de sociale veiligheid zijn fietsers in Houten het meest tevreden, terwijl Zoetermeer hierop minder hoog scoort dan gemiddeld. In Zoetermeer is de tevredenheid over de verlichting langs de fietsroute minder hoog dan gemiddeld, wat een verklaring kan zijn voor het gevoel van sociale onveiligheid.

Doorstroming

Driekwart van de fietsers die gefietst heeft op een gemeentelijke fietsroute is (zeer) tevreden over de doorstroming. Het meest tevreden zijn fietsers in de gemeente Almere, waar bijna negen op de tien fietsers (zeer) tevreden is. In Haarlem zijn fietsers beneden gemiddeld tevreden over de doorstroming. Opvallend is dat in Almere in verhouding meer werkzaamheden worden gerapporteerd, maar dat de doorstroming hierdoor niet beperkt wordt in de ogen van fietsers. In Haarlem heeft men, als er werkzaamheden zijn op de route, relatief meer last van wegversperringen. In combinatie met het druktebeeld kan dit verklaren waarom fietsers minder tevreden zijn over de doorstroming.

Het deelaspect van doorstroming, afstelling van de verkeerslichten, wordt ook het hoogst beoordeeld in Almere. Ook in Hoogeveen en Houten is de tevredenheid over de afstelling van verkeerslichten bovengemiddeld. In Haarlem en Eindhoven zijn fietsers minder tevreden dan gemiddeld. Dit verschil hangt mogelijk samen met het reismotief, waar fietsers die fietsen voor woon-werk verkeer minder tevreden kunnen zijn over de afstelling van de verkeerslichten vanwege tijdsdruk. Recreatieve fietsers ervaren deze tijdsdruk wellicht minder.

Voorzieningen

Voorzieningen worden door fietsers op gemeentelijke fietsroutes minder hoog beoordeeld in vergelijking met andere hoofdaspecten. Deze lagere tevredenheid heeft vooral te maken met de uitkomst dat fietsers vaak neutraal oordelen over de voorzieningen en bijbehorende deelaspecten. Dit hangt samen met de uitkomst dat fietsers (wanneer hier specifiek naar gevraagd wordt) weinig belang hechten aan de voorzieningen op en langs de fietsroutes. De enige gemeente waar fietsers bovengemiddeld tevreden zijn over de voorzieningen langs de fietsroute is Houten. Opmerkingen is dat Houten niet op alle deelaspecten bovengemiddeld beoordeeld wordt. Over de deelaspecten van voorzieningen langs de fietsroute zijn fietsers in Apeldoorn en Den Bosch het meest tevreden. Op alle vijf de deelaspecten worden zij bovengemiddeld beoordeeld.

Aantrekkelijkheid

Met de aantrekkelijkheid van de fietsroutes zit het over het algemeen goed. De fietsroutes van de gemeente Houten worden het meest aantrekkelijk gevonden door fietsers, gevolgd door Almere. In Westland zijn de fietsers significant minder tevreden dan gemiddeld. De verschillen tussen de gemeenten kan een gevolg zijn van de diverse reismotieven. Fietsers die recreatief fietsen, zijn wellicht kritischer op een aantrekkelijke omgeving omdat ze daar dan ook meer van verwachten. Aantrekkelijkheid wordt deels ook bepaald door factoren waarop gemeenten geen of beperkt invloed hebben, bijvoorbeeld bepaalde gebouwen of de situering van fietsroutes.

1. Inleiding

In opdracht van Platform Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) zijn in de afgelopen jaren meerdere gebruikerstevredenheidsonderzoeken onder weggebruikers uitgevoerd. In deze onderzoeken werkten Rijk, provincies en gemeenten samen. Deze onderzoeken zijn positief ontvangen en dat heeft Platform WOW - na verkenning van behoeften - doen besluiten om in 2016 een vergelijkbaar onderzoek onder fietsers op te zetten. In dit gebruikerstevredenheidsonderzoek staat de volgende vraag centraal:

'Hoe waarderen Nederlandse fietsers de fietsroutes van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen?'

Centraal in deze vraagstelling staan de hoofdaspecten kwaliteit, (sociale) veiligheid, doorstroming, voorzieningen en aantrekkelijkheid.

Voor u ligt het deelrapport voor de resultaten van de gemeenten. Dit is één van de eindproducten. Daarnaast zijn onderstaande overige producten beschikbaar:

- Het hoofdrapport Onderzoek Fietsweggebruikers 2016.
- Eén algemene factsheet met daarin de belangrijkste uitkomsten per type beheerder.
- Vier afzonderlijke factsheets per type beheerder (bijvoorbeeld: een 'gemeentefactsheet', met uitkomsten van deelnemende gemeenten vergeleken).
- Een overzicht van door respondenten gegeven goede en slechte voorbeelden van fietsroutes, gepresenteerd op kaart. De link naar deze kaart is te vinden op www.platformwow.nl.
- Een Excel-bestand met de gegeven antwoorden op open vragen per type beheerder.
- Een Excel-bestand met de uitkomsten per type beheerder op alle gesloten vragen (rechte tellingen).

Het voorliggende deelrapport dient als aanvulling op het hoofdrapport, om verschillen tussen de diverse gemeenten op de hoofd- en deelaspecten te beschrijven.

Onderzoeksmethode

Het onderzoek is in de maanden september en oktober 2016 uitgevoerd via een online vragenlijst. De vragenlijst is in samenspraak met Platform WOW door I&O Research ontwikkeld. Deelnemende beheerders en kennisorganisaties zijn ook betrokken geweest bij de totstandkoming van de vragenlijst.

Steekproef

Via het I&O Research Panel en PanelClix (beide landelijke panels) zijn respondenten uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Daarnaast is voor aanvullende respons in de gemeente Houten het panel van de gemeente ingezet. Voor deelnemers in Maastricht is gebruik gemaakt van het panel van Flycatcher. Tenslotte zijn fietsers benaderd via het ledenbestand van de Fietsersbond.

Voor dit onderzoek is door iedere deelnemende beheerder een selectie van 10 tot 15 fietsroutes aangedragen. Respondenten behoren tot de doelgroep indien zij uiterlijk vier weken voor het invullen van de vragenlijst als fietser gebruik hebben gemaakt van minstens één van deze geselecteerde routes¹.

Alle respondenten in de steekproef zijn toebedeeld aan één beheerder (een gemeente, provincie, waterschap of Rijkswaterstaat). Voor een correcte toedeling zijn kaarten met fietsroutes gebruikt met daarin per beheerder een selectie van 10 tot 15 fietsroutes. De fietsroutes in dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage D.

Responsoverzicht

Voor de gemeenten hebben in totaal 4.435 mensen de vragenlijst ingevuld, voor de provincies 3.256, voor de waterschappen 648 en de respons voor Rijkswaterstaat bedraagt 343. Zodoende bedraagt de totale netto respons 8.682 ingevulde vragenlijsten. De (ongewogen) netto steekproef is verdeeld naar type beheerder zoals opgenomen in de tabel hieronder.

¹ Mensen die incidenteel of nooit fietsen zijn géén onderdeel van de doelgroep. Aan deze groep is nog wel gevraagd wat de belangrijkste reden is om incidenteel of nooit te fietsen. Hieruit komen 'ik ga altijd met de auto' (54 procent), 'afstanden die ik afleg zijn meestal te groot voor de fiets' (22 procent) en 'ik ga bijna altijd lopend' (21 procent).

1 | Responsoverzicht naar provincies, gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat.

Gemeenten	respons	Provincies	respons
Almere	228	Friesland	249
Apeldoorn	310	Groningen	238
Den Bosch	525	Drenthe	313
Eindhoven	428	Noord-Holland	197
Haarlem	473	Flevoland	214
Hoogeveen	351	Gelderland	374
Houten	522	Overijssel	262
Maastricht	461	Zuid Holland	324
Tilburg	367	Utrecht	381
Westland	297	Zeeland	185
Zoetermeer	473	Noord Brabant	254
		Limburg	265
Totaal	4.435	Totaal	3.256
Waterschappen	respons	Rijkswaterstaat	respons
Hollandse Delta	182	Overijssel RWS	179
Rivierenland	132	Zeeland RWS	80
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	334	Limburg RWS	84
Totaal	648	Totaal	343
Eindtotaal			8.682

Percentages en significanties

Percentages in de tekst kunnen als gevolg van afrondingsverschillen afwijken van de percentages in de grafieken. Wanneer het percentage zeer tevreden bijvoorbeeld 5.37 procent is en het percentage tevreden is 73.24 procent, worden deze percentages in de grafieken naar beneden afgerond (respectievelijk naar 5 procent en 73 procent). In de tekst wordt echter gesproken over het percentage (zeer) tevreden van 79 procent. Dit is een optelling van de niet-afgeronde percentages. Op basis van de optelling van de percentages in de grafiek (5 procent + 73 procent) zou men echter een percentage van 78 procent verwachten.

De in de rapportage vermelde tevredenheidsscores hebben betrekking op de respondenten die de vraag beantwoord hebben (exclusief de categorieën 'weet niet' en 'niet van toepassing').

In de tekst worden alleen relevante, significante verschillen tussen gemeenten, provincies en waterschappen beschreven. Significant betekent in dit geval dat met 95 procent zekerheid gesteld kan worden dat het in de steekproef waargenomen verschil overeenkomt met een daadwerkelijk verschil tussen de gehele populatie van fietsweggebruikers binnen een gemeente, provincie of waterschap en de gehele populatie van fietsers in *alle* gemeenten, provincies of waterschappen.

De deelnemende beheerders hebben verschillende typen en aantallen routes aangeleverd ten behoeve van dit onderzoek. Ook verschillen de typen beheerders van elkaar als het gaat om de infrastructuur en inrichting van het routenetwerk. Het is belangrijk dat hier bij de vergelijking van gebieden rekening mee wordt gehouden, want ook deze kenmerken zijn van invloed op de beleving en tevredenheid van fietsers.

Weging

Er zijn geen populatiecijfers bekend van Nederlanders die in de afgelopen maanden op Nederlandse fietsroutes gefietst hebben. Wel kan met bepaalde zekerheid worden gesteld dat in dit onderzoek fietsers in de leeftijd van 65 jaar en ouder sterk zijn oververtegenwoordigd. Op het databestand is

daarom een weging toegepast op leeftijd en geslacht van de totale Nederlandse bevolking (16+). Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de Gouden Standaard van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

2. Algemene tevredenheid en belang

2.1 Inleiding

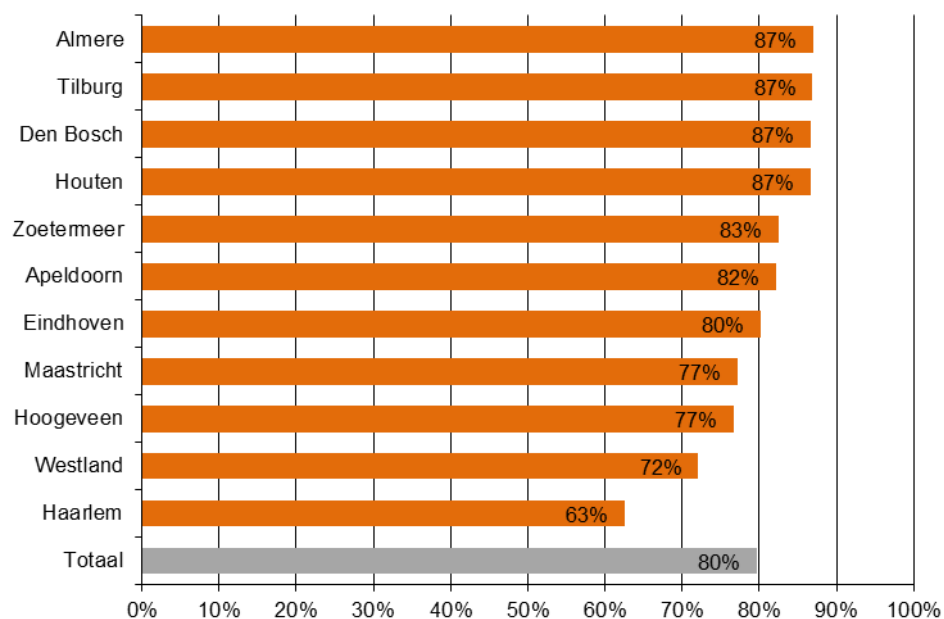
Dit hoofdstuk gaat over de algemene tevredenheid over de fietsroutes van de verschillende gemeenten. Ten eerste komt het expliciete belang aan bod, waar fietsers is gevraagd hoeveel belang zij hechten aan de aspecten.

Om te kunnen bepalen op welke deelaspecten de gemeenten actie zou(den) moeten ondernemen, is niet alleen naar het expliciete belang en de mate van algemene tevredenheid gekeken, maar ook naar het impliciete belang van de betreffende onderdelen. Door het belang af te zetten tegen de tevredenheid kan een prioriteitenmatrix worden vastgesteld. Het belang is bepaald door een analyse waarbij gekeken is welke impact de verschillende aspecten hebben op de algemene tevredenheid. De prioriteitenmatrix is gemaakt voor alle gemeenten samen en wordt besproken in paragraaf 2.3

2.2. Algemene tevredenheid

Gemiddeld is vier vijfde (80 procent) van de fietsers in de gemeenten (zeer) tevreden over de fietsroutes. Het hoogste oordeel hebben de fietsers over de fietsroutes in Almere, Tilburg, Den Bosch en Houten (87 procent), in deze gemeenten zijn fietsers bovengemiddeld tevreden over de fietsroutes. In Haarlem en Westland zijn fietsers minder tevreden dan gemiddeld met tevredenheidspercentages van respectievelijk 63 procent en 72 procent. Ook de tevredenheidscijfers van Maastricht en Hoogeveen komen uit onder het gemiddelde (77 procent).

2 | Tevredenheidspercentages per gemeente (% (zeer) tevreden)



Profiel van de fietsweggebruikers

De resultaten met betrekking tot de algemene tevredenheid en andere resultaten uit dit onderzoek laten verschillen zien tussen de verschillende gemeenten. De resultaten en verschillen kunnen onder meer verklaard worden door het profiel van de fietsweggebruiker.

In bijlage A is te zien dat fietsers in Haarlem, Houten en Maastricht vaker de fietsroute afleggen voor woon-werk verkeer in vergelijking met andere gemeenten, en ook vaker fietsen dan fietsers in andere gemeenten: 54 tot 66 procent van de fietsers in deze gemeenten fietst dagelijks of meerdere keren per week. In Apeldoorn en Hoogeveen fietst men de route minder frequent. Respectievelijk 9 en 11 procent fietst dagelijks, en 30 en 24 procent fietst minder dan eens per maand.

Ook het reismotief verschilt: in Apeldoorn, Almere, Hoogeveen en Westland fietst 79 tot 79 procent voor recreatieve doeleinden (vrije tijd + recreatief + winkelen/boodschappen doen + sportieve activiteit), en in mindere mate voor woon-werk verkeer of onderwijs. In Maastricht, Tilburg, Haarlem en Eindhoven wordt juist veel gefietst om van en naar werk of school te komen. Het tijdsblok waarin men fietst hangt hier ook mee samen. Meer dan de helft van de fietsers in deze vier gemeenten heeft de route tijdens spitsuren afgelegd.

Hinder van werkzaamheden kan ook van invloed zijn op de tevredenheid over de fietsroutes. In Eindhoven, Maastricht en Almere hebben fietsers vaker dan gemiddeld (30, 34 en 40 procent) hinder ondervonden tijdens het fietsen. In Westland, Apeldoorn, Houten en Tilburg kwam hinder minder vaak voor.

2.3 Gerapporteerd belang

Naast de tevredenheid gaan we ook dieper in op het belang van de hoofdaspecten. De fietsweggebruiker is gevraagd welk belang men aan de verschillende hoofdaspecten toekent. In Apeldoorn, Eindhoven, Maastricht, Tilburg, Westland en Zoetermeer wordt aan de verkeersveiligheid op de fietspaden het meeste belang toegekend. In Almere, Den Bosch en Hoogeveen is de kwaliteit het meest belangrijke hoofdaspect. Bij Haarlem en Houten vindt men zowel kwaliteit als verkeersveiligheid even belangrijk.

3 | Gerapporteerd belang (expliciet) per gemeente (% (zeer) belangrijk)

	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen
Kwaliteit	95%	85%	88%	86%	90%	92%
Verkeersveiligheid	94%	88%	87%	92%	90%	90%
Sociale veiligheid	84%	76%	77%	79%	70%	80%
Doorstroming	80%	78%	78%	84%	85%	81%
Voorzieningen op de fietsroute	56%	52%	56%	50%	42%	63%
Aantrekkelijkheid	69%	61%	63%	56%	51%	66%

	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer
Kwaliteit	96%	88%	90%	89%	87%
Verkeersveiligheid	96%	97%	96%	92%	90%
Sociale veiligheid	85%	84%	83%	71%	74%
Doorstroming	88%	88%	83%	84%	79%
Voorzieningen op de fietsroute	42%	52%	58%	48%	57%
Aantrekkelijkheid	67%	61%	67%	56%	67%

2.4 Impact van aspecten op tevredenheid

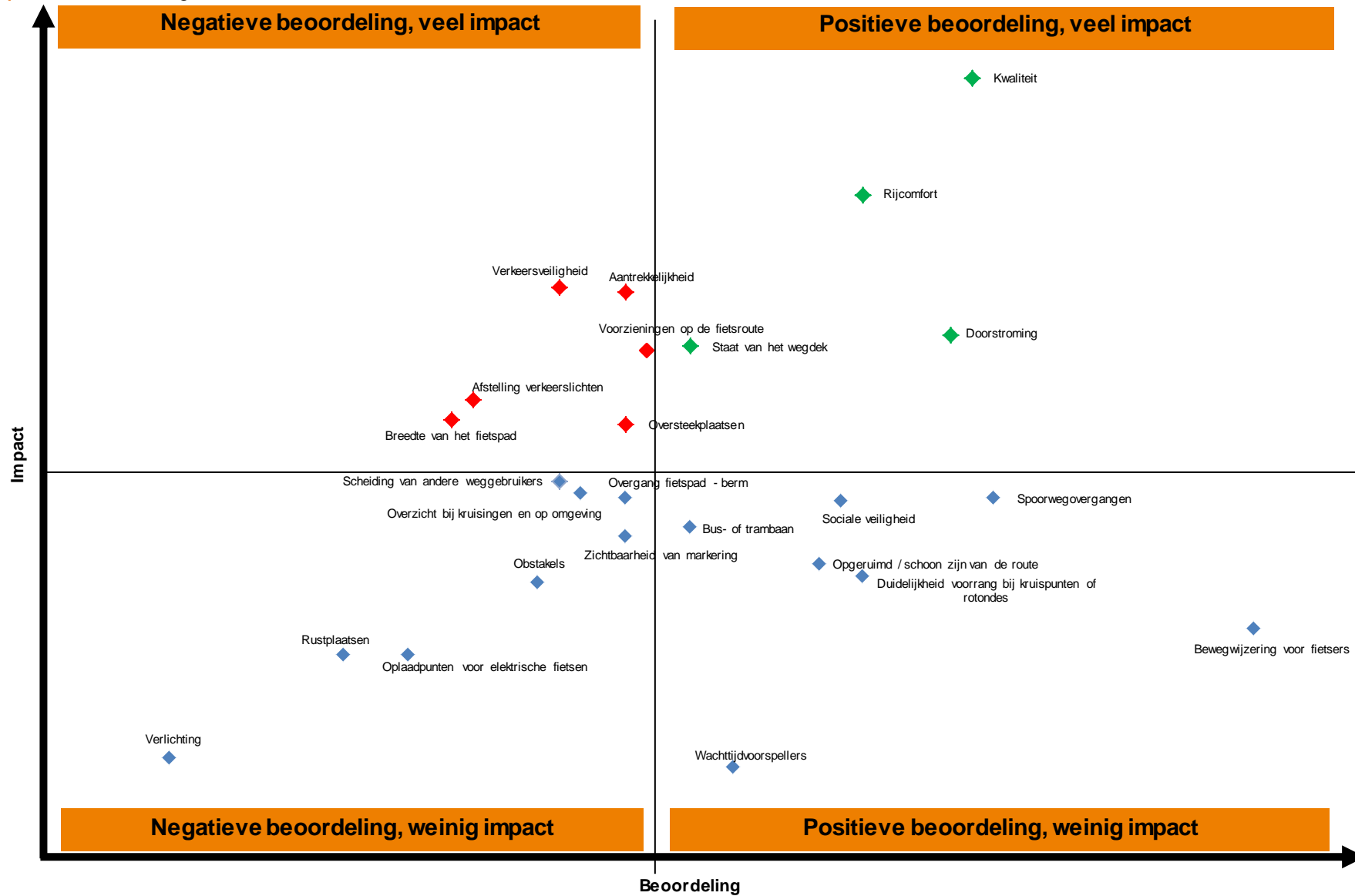
Voor de tevredenheid over de gemeente als beheerder van de routes, is een prioriteitenmatrix gemaakt. Hierin wordt de impact van de verschillende deelaspecten op de algemene tevredenheid over de gemeenten afgezet tegen de gemiddelde tevredenheidscores. De impact van de verschillende aspecten is berekend door middel van een correlatieanalyse. Deze analyse geeft weer in hoeverre de diverse aspecten van invloed zijn op de algemene tevredenheid over de fietspaden van de gemeenten. Met behulp van een prioriteitenmatrix wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt welke aspecten (als eerste) aandacht verdienen om zo de algemene tevredenheid van fietsers te vergroten. Aspecten met veel impact zullen – wanneer deze worden aangepakt- het meest zorgen voor een verbetering van de algemene tevredenheid dan aspecten met weinig impact.

Voor alle gemeenten samen is één prioriteitenmatrix opgesteld, waarin te zien is welke aspecten de meeste prioriteit verdienen (figuur 3). In de prioriteitenmatrix zijn in de bovenste twee kwadranten de aspecten terug te vinden die een grote invloed hebben op de totale waardering van de betreffende wegbeheerder. Aspecten in de twee onderste kwadranten spelen een minder grote rol. Links staan de aspecten waar de tevredenheid beneden gemiddeld is. Rechts staan aspecten die bovengemiddeld worden gewaardeerd. De aspecten in het kwadrant linksboven verdienen volgens deze meting de komende periode dus de meeste prioriteit.

Aspecten die een positieve beoordeling krijgen, en veel impact hebben op de algemene tevredenheid zijn kwaliteit, rijcomfort, doorstroming en de staat van het wegdek. Als de tevredenheid over deze aspecten toeneemt, zal de algemene tevredenheid ook toenemen. Maar de aspecten de meeste winst behaald kan worden zijn voor de gemeenten de verkeersveiligheid, de aantrekkelijkheid, voorzieningen op de fietsroute, afstelling van de verkeerslichten, breedte van het fietspad en oversteekplaatsen. Deze aspecten zijn relatief laag beoordeeld, maar hebben veel impact op de tevredenheid van fietsers. Verklaring voor deze relatief lage beoordelingen kan zijn dat gemeentelijke gebieden in de regel drukke gebieden zijn waarbij fietsroutes voornamelijk functioneel gebruikt worden in plaats van recreatief. De drukte is ook een mogelijke verklaring voor de relatief lage beoordeling van verkeersveiligheid. Door de bebouwing in de gemeenten en smallere wegen, zijn fietspaden smaller dan in landelijk gebied waar meer ruimte is voor brede fietspaden. Het is ook mogelijk dat delen van de fietsroutes over wegen lopen waar geen duidelijk fietspad aanwezig is. Deze factoren dragen mogelijk bij aan de lagere tevredenheid over de genoemde aspecten.

Op de volgende pagina is de prioriteitenmatrix afgebeeld.

4 | Prioriteitenmatrix gemeenten



3. Kwaliteit

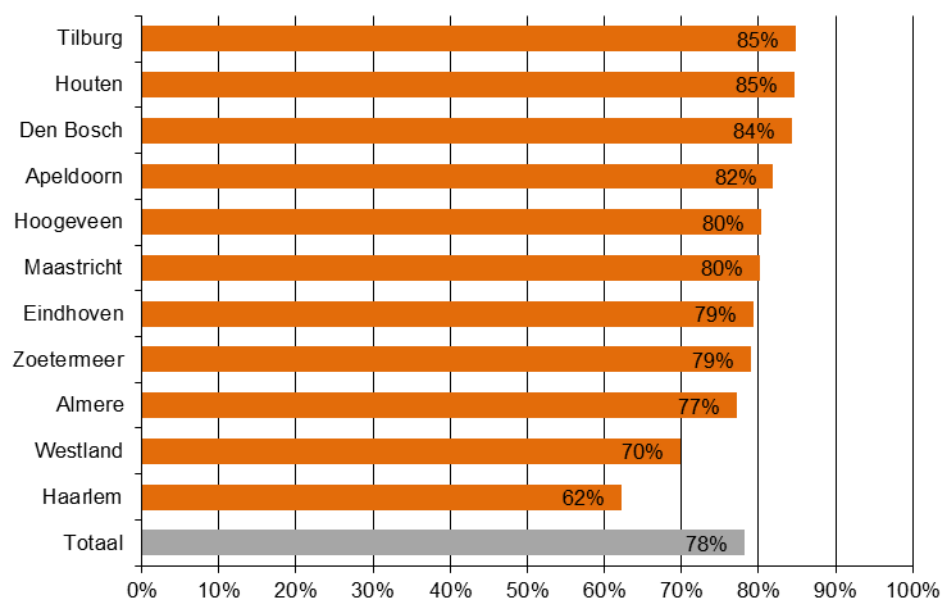
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het oordeel van de fietser over de kwaliteit van de gemeentelijke fietsroutes centraal. Aan bod komt de mening van de fietser over de kwaliteit in het algemeen en er wordt ingegaan op verschillende deelaspecten die hier mee samenhangen.

3.2 Algemene tevredenheid kwaliteit

Gemiddeld is 78 procent van de fietsers (zeer) tevreden over de kwaliteit van de fietsroutes in de gemeenten. De gemeenten die bovengemiddeld beoordeeld worden op kwaliteit zijn Tilburg, Houten en Den Bosch (85 en 84 procent). Minder tevreden over de kwaliteit zijn fietsers in de gemeenten Haarlem en Westland (respectievelijk 62 en 70 procent). Deze twee gemeenten kregen ook een lagere totaal waardering (figuur 1).

5 | Algemene tevredenheid kwaliteit per gemeente (% (zeer) tevreden)



3.3 Tevredenheidsscores deelaspecten kwaliteit

In tabel 6 is te zien dat Houten als gemeente op alle zes deelaspecten bovengemiddeld beoordeeld wordt, met uitzondering van de staat van het wegdek. Ook in Apeldoorn zijn fietsers goed te spreken over de deelaspecten van kwaliteit: de tevredenheidspercentages zijn hoger dan gemiddeld voor vier aspecten, namelijk voor rijcomfort, staat van het wegdek, zichtbaarheid van markeringen en verlichting. Fietsers in Tilburg zijn meer tevreden dan gemiddeld op twee deelaspecten van kwaliteit, rijcomfort en de staat van het wegdek. Ook in Eindhoven worden twee van de zes deelaspecten bovengemiddeld beoordeeld door fietsers, namelijk zichtbaarheid van markeringen en verlichting.

In Westland is men minder positief over de deelaspecten van kwaliteit van de fietsroute. Fietsers zijn over twee van de zes deelaspecten minder tevreden dan gemiddeld, de staat van het wegdek en de breedte van het fietspad. In Zoetermeer zijn fietsers ook over geen van de deelaspecten meer tevreden dan gemiddeld. Over verlichting en het opgeruimd/schoon zijn van de route zijn fietsers significant minder tevreden dan gemiddeld.

Fietsers in Haarlem zijn over de verlichting langs de route meer tevreden dan gemiddeld (77 procent). Maar over twee andere deelaspecten zijn ze minder tevreden. De staat van het wegdek (50 procent) en de breedte van het fietspad (52 procent) worden in Haarlem significant lager dan gemiddeld beoordeeld. De staat van het wegdek in Apeldoorn wordt door fietsers met 30 procentpunten hoger beoordeeld (80 procent) dan in Haarlem. In bijlage A is af te lezen dat in Apeldoorn 21 procent van de fietsers de route gefietst heeft voor zakelijke doeleinden (woon-werk verkeer en verkeer van en naar onderwijs), terwijl dit in Haarlem 41 procent is. Iemand die iedere dag op dezelfde route naar het werk of school fietst, vindt de staat van het wegdek (denk aan hobbels en kuilen) wellicht belangrijker en opvallender. Dit verklaart mogelijk het grote verschil in tevredenheid.

Over het rijcomfort en de breedte van het fietspad (82 procent) en rijcomfort (75 procent) zijn fietsers in Houten meer tevreden dan gemiddeld. Fietsers in Maastricht beoordelen het rijcomfort minder positief dan gemiddeld (58 procent). Het deelaspect waarover fietsers in Maastricht meer tevreden zijn dan gemiddeld is verlichting, waar 76 procent van de fietsers (zeer) tevreden over is.

Daarnaast is ook een verschil van 31 procentpunten te zien tussen Houten en Westland in de tevredenheidspercentages van de breedte van het fietspad. In Houten zijn fietsers met 82 procent meer tevreden dan gemiddeld en in Westland met 51 procent minder tevreden dan gemiddeld. Fietsers in Westland fietsen vaker voor hun plezier of recreatie dan in Houten (respectievelijk 25 en 14 procent), wat een verklaring kan zijn voor dit verschil. Mensen die voor hun plezier een tochtje gaan maken, al dan niet samen met andere fietsers of alleen, hebben wellicht andere of hogere verwachtingen van de breedte van het fietspad dan iemand die het fietspad puur functioneel gebruikt voor woon-werk verkeer.

De verlichting van de fietsroutes wordt in de gemeenten Apeldoorn, Eindhoven, Haarlem, Houten en Maastricht bovengemiddeld beoordeeld. Fietsers in Almere en Zoetermeer zijn minder tevreden dan gemiddeld over de verlichting langs de fietsroutes.

6 | Tevredenheid deelaspecten kwaliteit per gemeente (% (zeer) tevreden)

	Den						
	Almere	Apeldoorn	Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Kwaliteit	77%	82%	84%	79%	62%	80%	78%
Ongeruimd/schoon zijn van de route	73%	72%	68%	68%	65%	71%	69%
Rijcomfort	69%	73%	65%	66%	49%	67%	64%
Staat van het wegdek	67%	80%	72%	68%	50%	71%	66%
Breedte van het fietspad	69%	66%	64%	65%	52%	68%	64%
Zichtbaarheid van markering	62%	74%	67%	73%	65%	69%	68%
Verlichting	60%	77%	67%	76%	77%	67%	71%

	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Kwaliteit	85%	80%	85%	70%	79%	78%
Ongeruimd/schoon zijn van de route	80%	71%	68%	68%	64%	69%
Rijcomfort	75%	58%	72%	59%	65%	64%
Staat van het wegdek	71%	66%	72%	55%	65%	66%
Breedte van het fietspad	82%	67%	59%	51%	67%	64%
Zichtbaarheid van markering	74%	63%	64%	70%	68%	68%
Verlichting	77%	76%	67%	73%	59%	71%

4. Veiligheid

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het oordeel van de fietser over de veiligheid van de fietsroutes centraal. Aan bod komt de mening van de fietser over de veiligheid in het algemeen, en er wordt ingezoomd op verkeersveiligheid en sociale veiligheid en de aspecten die hiermee samenhangen.

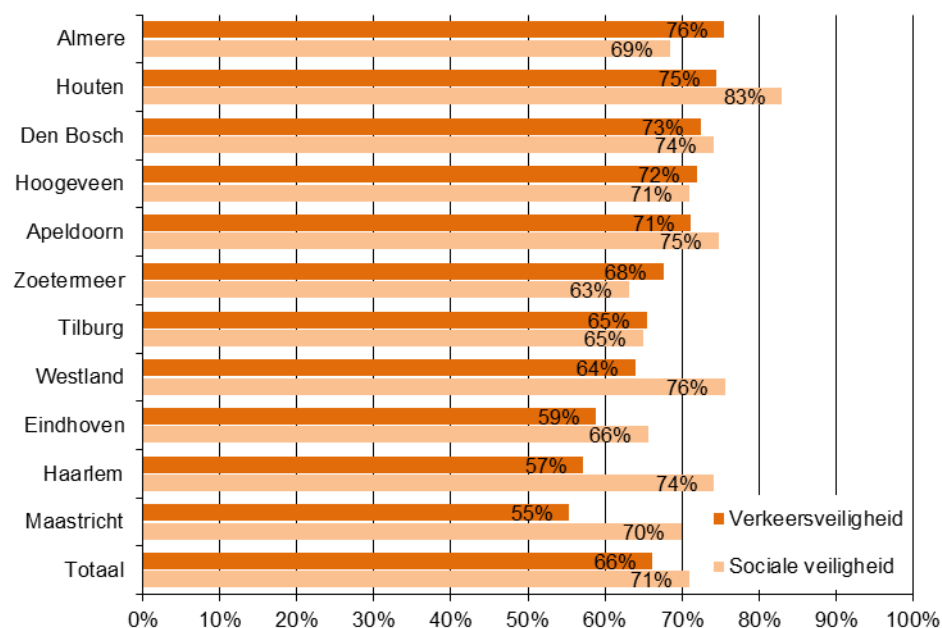
4.2 Algemene tevredenheid sociale veiligheid

De sociale veiligheid wordt in bijna alle gemeenten iets beter gewaardeerd dan de verkeersveiligheid, behalve in Almere, Hoogeveen, Zoetermeer en Tilburg. De gemiddelde tevredenheid over de sociale veiligheid is 71 procent. De hoogste tevredenheidsscore voor sociale veiligheid is van de gemeente Houten (83 procent). Dit is ook significant hoger dan gemiddeld. In de gemeenten Eindhoven (66 procent), Tilburg (65 procent) en Zoetermeer (63 procent) zijn fietsers minder tevreden dan gemiddeld over de sociale veiligheid. In Zoetermeer en Tilburg heeft dit wellicht te maken met de lagere tevredenheidspercentages bij het deelaspect verlichting (zie hoofdstuk 3). Verlichting kan van invloed zijn op het gevoel van sociale veiligheid.

4.3 Algemene tevredenheid verkeersveiligheid

Het meest tevreden over de verkeersveiligheid zijn fietsers in de gemeente Almere: 76 procent is hierover (zeer) tevreden, gevolgd door Houten (75 procent). Ook Den Bosch (73 procent) en Hoogeveen (72 procent) worden bovengemiddeld beoordeeld op verkeersveiligheid. De gemeenten waarin de tevredenheid over de verkeersveiligheid beneden het gemiddelde liggen zijn Eindhoven (59 procent), Haarlem (57 procent) en Maastricht (55 procent). Het verschil tussen de gemeenten waarin de tevredenheid over de verkeersveiligheid het hoogst en het laagst is, Almere en Maastricht, is 21 procent. Een mogelijke verklaring is dat in Maastricht (o.a. omdat méér fietsers in de spits de weg op gaan) het druktebeeld anders is. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid.

7 | Tevredenheid verkeersveiligheid en sociale veiligheid per gemeente (% (zeer) tevreden)



4.4 Deelaspecten verkeersveiligheid

In tabel 8 is te zien dat zowel Apeldoorn als Hoogeveen bij de helft van de deelaspecten van verkeersveiligheid hogere tevredenheidspercentages hebben dan gemiddeld. Bij Apeldoorn zijn fietsers meer tevreden dan gemiddeld over de bus- of trambaan, het overzicht, oversteekplaten en obstakels zoals paaltjes en dergelijke. Fietsers in Hoogeveen zijn meer tevreden dan gemiddeld over de deelaspecten duidelijkheid over voorrang bij kruispunten of rotondes, overzicht, scheiding van andere weggebruikers en de overgang tussen het fietspad en de berm. Het is opvallend dat men in Hoogeveen bovengemiddeld tevreden is over het hoofdaspect verkeersveiligheid en in Apeldoorn niet, ondanks de hoge waarderingen voor de deelaspecten.

De tevredenheidsscores op de deelaspecten variëren sterk per gemeente. Zo zijn fietsers in Almere over drie aspecten meer tevreden dan gemiddeld, namelijk de bus- of trambaan, scheiding van andere weggebruikers en de overgang tussen het fietspad en de berm.

In Houten is er één deelaspect waarover fietsers meer tevreden zijn dan gemiddeld, maar ook één waar fietsers minder tevreden over zijn dan gemiddeld. De bus- of trambaan wordt positiever dan gemiddeld beoordeeld door fietsers in Houten (77 procent), maar het over het overzicht is men minder tevreden dan gemiddeld (58 procent). Duidelijkheid bij kruispunten is door fietsers in Den Bosch bovengemiddeld beoordeeld, 76 procent van de fietsers is hierover (zeer) tevreden.

In Tilburg zijn fietsers over de deelaspecten spoorwegovergangen en duidelijkheid bij voorrang bij kruispunten of rotondes meer tevreden dan gemiddeld. Maar over de overgang tussen het fietspad en de berm zijn fietsers minder tevreden dan gemiddeld (64 procent).

Maastricht scoort op één aspecten bovengemiddeld en dat is op spoorwegovergangen, daarover is 79 procent van de fietsers (zeer) tevreden. Daarnaast zijn fietsers in Maastricht op drie andere deelaspecten minder tevreden dan gemiddeld. Duidelijkheid over voorrang bij kruispunten of rotondes, overzicht en scheiding van andere weggebruikers worden minder hoog beoordeeld dan gemiddeld. Het verschil in tevredenheid tussen Almere en Maastricht over de scheiding van andere weggebruikers is 21 procentpunten.

Haarlem, Zoetermeer en Eindhoven hebben bij geen van de deelaspecten hogere tevredenheidspercentages dan gemiddeld. Fietsers in Haarlem zijn zelfs over drie deelaspecten minder tevreden dan gemiddeld. Het gaat om de scheiding van andere weggebruikers, de overgang tussen fietspad en berm en oversteekplaatsen. In Eindhoven zijn fietsers over duidelijkheid over voorrang bij kruispunten of rotondes minder tevreden dan gemiddeld.

8 | Tevredenheid deelaspecten verkeersveiligheid per gemeente (% (zeer) tevreden)

	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Verkeersveiligheid	76%	71%	73%	59%	57%	72%	66%
Spoorwegovergangen	71%	77%	70%	67%	72%	73%	73%
Duidelijkheid voorrang bij kruispunten of rotondes	73%	74%	76%	65%	71%	77%	72%
Bus- of trambaan	76%	75%	64%	64%	69%	73%	68%
Overzicht	68%	72%	68%	63%	60%	69%	64%
Scheiding van andere weggebruikers	76%	70%	69%	65%	58%	72%	65%
Overgang fietspad - berm	78%	74%	73%	71%	63%	78%	70%
Oversteekplaatsen	69%	74%	64%	63%	58%	70%	65%
Obstakels (paaltjes e.d.)	69%	71%	66%	63%	64%	69%	64%
Sociale veiligheid	69%	75%	74%	66%	74%	71%	71%

	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Verkeersveiligheid	75%	55%	65%	64%	68%	66%
Spoorwegovergangen	78%	79%	81%	69%	71%	73%
Duidelijkheid voorrang bij kruispunten of rotondes	69%	61%	77%	75%	75%	72%
Bus- of trambaan	77%	68%	68%	62%	62%	68%
Overzicht	58%	56%	65%	65%	63%	64%
Scheiding van andere weggebruikers	69%	55%	65%	60%	65%	65%
Overgang fietspad - berm	74%	69%	64%	69%	64%	70%
Oversteekplaatsen	70%	61%	65%	70%	62%	65%
Obstakels (paaltjes e.d.)	61%	59%	65%	57%	57%	64%
Sociale veiligheid	83%	70%	65%	76%	63%	71%

5. Doorstroming

5.1 Inleiding

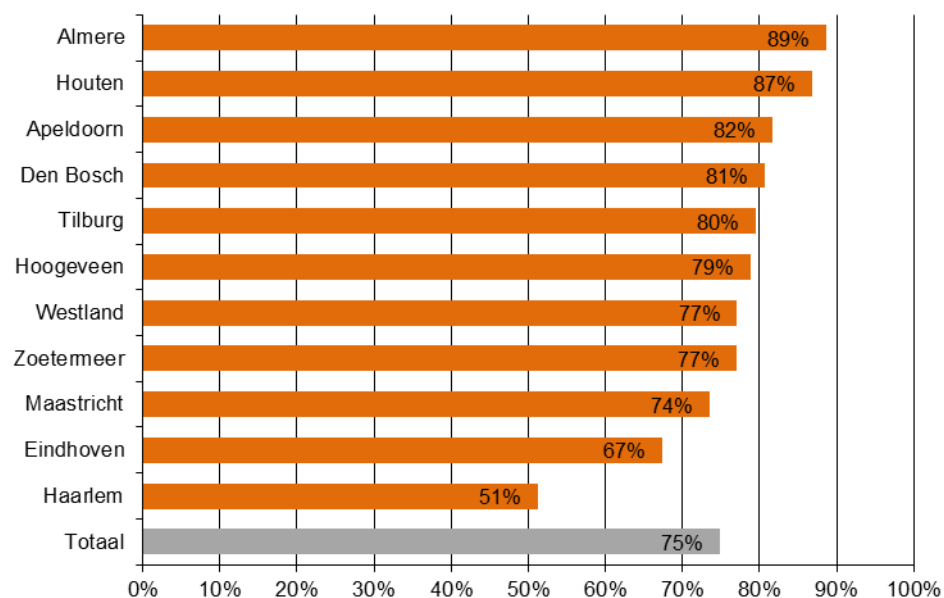
In dit hoofdstuk staat het oordeel van de fietser over de doorstroming van het fietsverkeer op de fietsroutes centraal. Aan bod komt de mening van de fietser over de doorstroming in het algemeen en daarnaast wordt er ingezoomd op het deelaspect, afstelling van de verkeerslichten, dat hiermee samenhangt.

5.2 Algemene tevredenheid doorstroming

Gemiddeld is driekwart van de fietsers (zeer) tevreden over de doorstroming op de gefietste route in de gemeente. In de gemeente Almere zijn bijna 9 op de 10 fietsers (zeer) tevreden over de doorstroming, wat significant meer is dan gemiddeld. Ook in de gemeenten Houten (87 procent), Apeldoorn (82 procent), Den Bosch (81 procent) en Tilburg (80 procent) wordt de doorstroming bovengemiddeld beoordeeld.

De gemeenten waarin fietsers minder tevreden zijn dan gemiddeld zijn Eindhoven (67 procent) en Haarlem (51 procent). Het verschil in tevredenheid tussen Almere en Haarlem is 38 procentpunten. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de hinder die men heeft ondervonden van wegwerkzaamheden naar verhouding hoger is in Haarlem (23 procent) dan in Almere (11 procent). Dit kan van invloed zijn op de tevredenheid over de doorstroming.

9 | Tevredenheid doorstroming per gemeente (% (zeer) tevreden)



5.3 Afstelling van de verkeerslichten

Een deelaspect van doorstroming is de afstelling van de verkeerslichten. Gemiddeld is 60 procent van de fietsers in de gemeenten (zeer) tevreden over de afstelling van de verkeerslichten op de gevolgde fietsroute. In Almere (77 procent), Hoogeveen (68 procent) en Houten (72 procent) is de tevredenheid bovengemiddeld. In Eindhoven (50 procent) en Haarlem (49 procent) zijn fietsers minder tevreden dan gemiddeld over de afstelling van de verkeerslichten.

Bij de tevredenheid over de afstelling van de verkeerslichten is het verschil tussen de hoogste (Almere) en laagste (Haarlem) tevredenheidspercentages 28 procentpunten. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in Haarlem ruim een derde (34 procent) van de fietsers voor zakelijke doeleinden gebruik maakt van de fiets, en meer in de spitsperioden, dan fietsers in Almere (13 procent fietst voor zakelijke doeleinden). In Almere wordt dubbel zo veel gefietst voor recreatie ten opzichte van Haarlem (16 versus 7 procent). Fietsers die fietsen voor woon-werk verkeer zijn wellicht minder tevreden over de afstelling van de verkeerslichten omdat ze op tijd op hun bestemming aan willen komen, terwijl de tijdsdruk voor recreatief fietsen minder van belang is.

10 | Tevredenheid deelaspecten doorstroming per gemeente (% (zeer) tevreden)

	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Doorstroming	89%	82%	81%	67%	51%	79%	75%
Afstelling verkeerslichten	77%	61%	64%	50%	49%	68%	60%

	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Doorstroming	87%	74%	80%	77%	77%	75%
Afstelling verkeerslichten	72%	60%	67%	55%	62%	60%

6. Voorzieningen

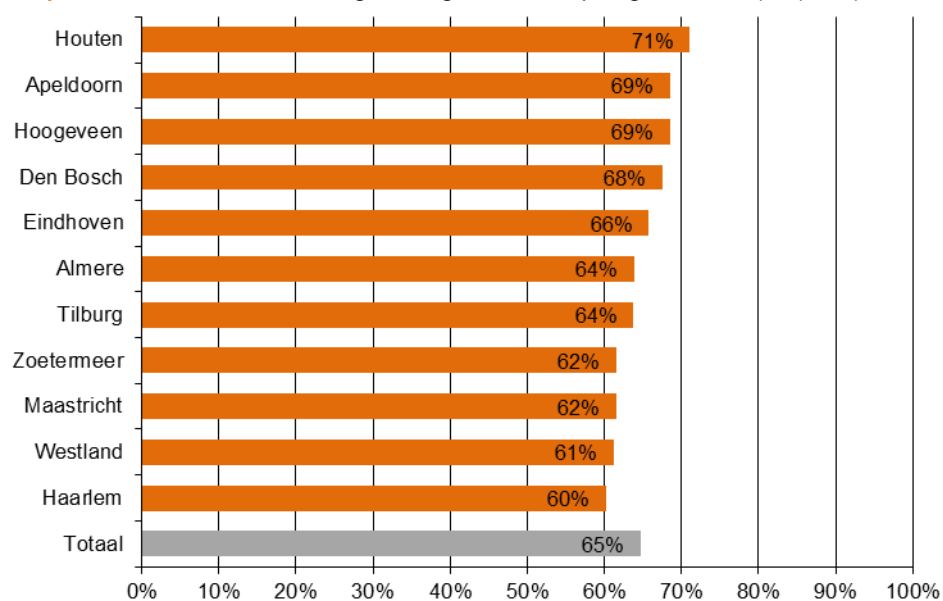
6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de tevredenheid van fietsers ten aanzien van voorzieningen voor fietsers langs de gevolgde fietsroutes. Met betrekking tot (informatie)voorzieningen is onder andere gevraagd naar de mening van fietsers over de bewegwijzering, stallingsmogelijkheden en rustplaatsen.

6.2 Algemene tevredenheid voorzieningen langs de route

Gemiddeld is 65 procent van de fietsers die gefietst hebben op fietsroutes van de gemeenten (zeer) tevreden over de voorzieningen langs de route. De enige gemeente waar fietsers bovengemiddeld tevreden zijn over de voorzieningen langs de route is Houten (71 procent). Er zijn geen gemeenten die significant lager dan gemiddeld scoren.

11 | Tevredenheid voorzieningen langs de route per gemeente (% (zeer) tevreden)



6.3. Deelaspecten van voorzieningen langs de fietsroute

In tabel 12 zijn de verschillende tevredenheidsscores op de deelaspecten te zien per gemeente. In deze tabel is te zien dat zowel Apeldoorn als Den Bosch als gemeenten op alle vijf deelaspecten bovengemiddeld beoordeeld wordt. Ook in Hoogeveen zijn fietsers goed te spreken over de deelaspecten van de voorzieningen: de tevredenheidspercentages zijn hoger dan gemiddeld voor vier deelaspecten, namelijk stallingsmogelijkheden, wachttijdvoorspellers, rustplaatsen en oplaadpunten voor elektrische fietsen. Het deelaspect bewegwijzering wordt gelijk aan het gemiddelde beoordeeld. Over de voorzieningen op de route zijn fietsers in de gemeente Haarlem naar verhouding het minst tevreden: alle tevredenheidspercentages zijn lager dan gemiddeld voor de vijf deelaspecten. Met name over de oplaadpunten voor elektrische fietsen is men significant minder tevreden. Ook in de gemeente Westland is over dit deelaspect significant minder tevreden.

Hoewel het algemene tevredenheidspercentage voor voorzieningen in de gemeente Houten naar verhouding het hoogst is, liggen niet alle tevredenheidspercentages van de deelaspecten boven het gemiddelde: rustplaatsen en oplaadpunten voor elektrische fietsen worden minder goed beoordeeld dan gemiddeld in de gemeenten. In Haarlem is men significant minder tevreden over de stallingsmogelijkheden, terwijl men in de gemeente Houten significant meer tevreden is over de stallingsmogelijkheden. Hierin zit een verschil van 22 procentpunten.

Er zijn daarnaast diverse verschillen te benoemen tussen de gemeenten als het gaat om de voorzieningen. Zo wordt in Tilburg en Apeldoorn de bewegwijzering goed beoordeeld en in Zoetermeer minder goed. In Tilburg is men weer minder tevreden over de wachttijdvoorspellers, terwijl deze in Hoogeveen goed worden gewaardeerd. In Eindhoven is men significant meer tevreden over de stallingsmogelijkheden, terwijl men significant minder tevreden is over de rustplaatsen. De verdeeldheid in de tevredenheid over deze voorzieningen heeft waarschijnlijk te maken met de

aanwezigheid van deze voorzieningen. Het verschilt sterk per gemeente over welke voorzieningen de fietsers beschikking hebben (en hier vervolgens ook gebruik van maken). Hierdoor is er in de tevredenheid hierover ook niet direct een rode draad te ontdekken.

12 | Tevredenheid deelaspecten voorzieningen op de route per gemeente (% (zeer) tevreden)

	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Voorzieningen op de route	64%	69%	68%	66%	60%	69%	65%
Bewegwijzering voor fietsers	76%	85%	78%	75%	74%	77%	77%
Stallingsmogelijkheden	65%	71%	66%	69%	51%	66%	64%
Wachttijdvoorspellers	63%	62%	62%	52%	53%	68%	58%
Rustplaatsen	57%	66%	60%	52%	55%	65%	59%
Oplaadpunten voor elektrische fietsen	60%	63%	57%	58%	44%	60%	55%

	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Voorzieningen op de route	71%	62%	64%	61%	62%	65%
Bewegwijzering voor fietsers	79%	74%	84%	79%	72%	77%
Stallingsmogelijkheden	73%	61%	66%	63%	57%	64%
Wachttijdvoorspellers	64%	65%	45%	51%	56%	58%
Rustplaatsen	58%	59%	58%	64%	61%	59%
Oplaadpunten voor elektrische fietsen	46%	48%	54%	39%	54%	55%

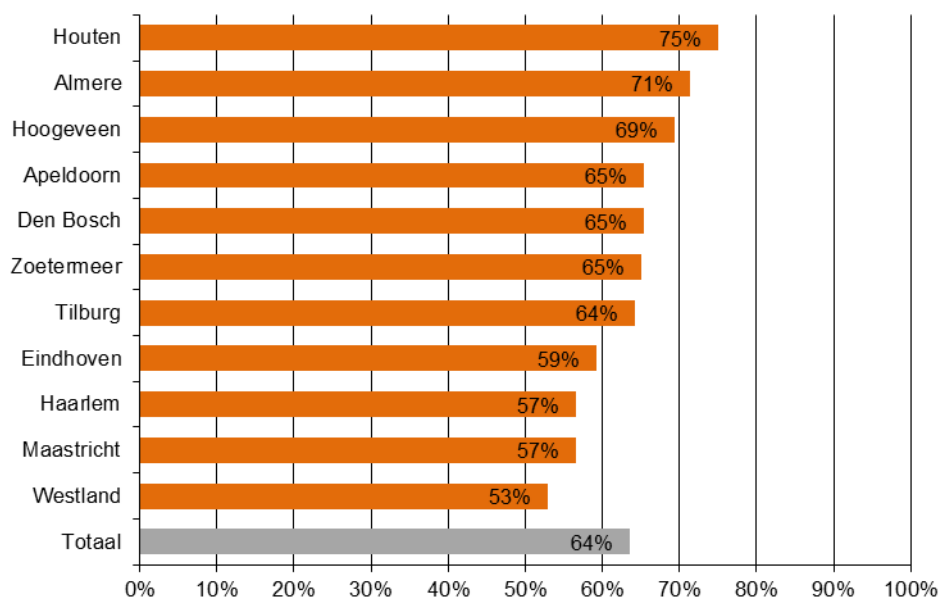
7. Aantrekkelijkheid

7.1 Algemene tevredenheid aantrekkelijkheid

Gemiddeld is 64 procent van de fietsers (zeer) tevreden over de aantrekkelijkheid van de fietsroute in zijn of haar gemeente. De fietsroutes in Houten worden als meest aantrekkelijk ervaren: driekwart van de fietsers is (zeer) tevreden. Ook in Almere (71 procent) en Hoogeveen (69 procent) zijn fietsers meer tevreden dan gemiddeld over de aantrekkelijkheid van de route. In Haarlem (57 procent), Maastricht (57 procent) en Westland (53 procent) zijn fietsers significant minder tevreden dan gemiddeld.

Het verschil tussen het hoogste tevredenheidspercentage (Houten) en het laagste tevredenheidspercentage (Westland) is 22 procentpunten. Er zijn verschillen in achtergrondkenmerken die het verschil van 22 procentpunten tussen Houten en Westland kunnen verklaren. In de gemeente Westland fietst een kwart van de fietsers (25 procent) met recreatieve doeleinden, terwijl in Houten 14 procent voor zijn plezier (recreatief) fietst. Fietsers die recreatief fietsen, zijn wellicht kritischer op een aantrekkelijke omgeving omdat ze daar meer van verwachten. Een aantrekkelijke omgeving kan een belangrijke reden voor fietsers zijn om te gaan fietsen.

13 | Tevredenheid aantrekkelijkheid per gemeente (% (zeer) tevreden)



Bij het hoofdaspect aantrekkelijkheid zijn in dit onderzoek geen deelaspecten opgenomen.

8. Conclusies

Over het geheel genomen zijn fietsers in de gemeenten Almere en Houten het meest tevreden over de fietsroutes. Houten heeft de hoogste tevredenheidspercentages voor de hoofdaspecten kwaliteit, sociale veiligheid, voorzieningen langs de fietsroute en aantrekkelijkheid van de fietsroute. Almere heeft de hoogste tevredenheidspercentages voor de hoofdaspecten verkeersveiligheid en doorstroming.

Uit de prioriteitenmatrix blijkt dat de fietsers in alle gemeenten in het algemeen veel belang toekennen aan kwaliteit en verkeersveiligheid, en dat deze aspecten veel invloed hebben op de algemene tevredenheid. Vooral wat betreft de verkeersveiligheid kan nog winst behaald worden, want dit aspect wordt relatief laag beoordeeld maar heeft veel invloed op de algemene tevredenheid in alle gemeenten.

Zoals ook aan bod gekomen in het hoofdrapport zijn de frequentie, het tijdstip, en het reismotief (zakelijk of recreatief) van invloed op de tevredenheid. Deze factoren hebben invloed op het druktebeeld en het ziet er naar uit dat hoe drukker het op de fietsroute is, des te meer de tevredenheid in het gedrang komt. Fietsers krijgen bijvoorbeeld te maken met méér andere gebruikers (zowel fietsers als andere weggebruikers) van de fietsroute, de doorstroming wordt beperkt en de verkeersveiligheid neemt af. Een ander voorbeeld: mensen die iedere dag de fietsroute naar hun werk nemen, hechten mogelijk ook meer belang aan een goede staat van het wegdek (bijv. Haarlem), terwijl de recreatieve fietser die voor het plezier op pad gaat wellicht liever brede fietspaden ziet (dit komt bijvoorbeeld vaker voor in de gemeente Westland). Hinder van werkzaamheden is een andere 'voorspeller' van tevredenheid over de fietsroutes.

Tevredenheid over de voorzieningen en de aantrekkelijkheid laat zich lastiger verklaren door het profiel van de fietsers cq. Het gebruik van de routes. De voorzieningen zijn niet in alle gemeenten in dezelfde mate en/of vorm beschikbaar. De aantrekkelijkheid van de fietsroutes wordt grotendeels bepaald door factoren waarop de gemeente niet direct invloed heeft. Bovendien is de aantrekkelijkheid grotendeels constant; als de doorstroming bijvoorbeeld beperkt wordt heeft dit gevolgen voor de ervaren verkeersveiligheid, terwijl de route er niet per definitie meer of minder aantrekkelijk van wordt.

Samengevat bieden de uitkomsten van dit onderzoek bevestiging en aanknopingspunten voor de afzonderlijke beheerders om te kijken met welke maatregelen de gebruiker het meest geholpen is.

Bijlage A: Ritkenmerken en fietsersprofiel

1 | Doel, frequentie, tijdsblok van en hinder tijdens de rit

Doel van de rit	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Zakelijk (o.a. woon/werk verkeer)	13%	17%	21%	28%	34%	17%	24%
Onderwijs of cursus volgen	9%	4%	14%	19%	7%	7%	10%
Vrije tijd (o.a. visite bij familie of vrienden)	32%	36%	32%	26%	31%	42%	32%
Recreatief (o.a. toeren, pleziertocht maken)	16%	25%	17%	17%	7%	22%	18%
Winkelen / boodschappen doen	22%	14%	10%	9%	18%	11%	13%
Fietsen als sportieve activiteit	5%	4%	4%	1%	1%	1%	3%
Anders	3%	0%	1%	0%	3%	1%	1%

Frequentie van fietsen op de route	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Dagelijks	11%	9%	14%	22%	29%	11%	18%
Enkele keren per week	36%	24%	29%	33%	38%	29%	32%
Eens per week	16%	20%	19%	13%	10%	21%	15%
Enkele keren per maand	17%	15%	17%	12%	12%	15%	16%
Minder dan eens per maand	19%	31%	20%	20%	11%	24%	19%

Tijdsblok van fietsen	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Tussen 6.00 en 10.00 uur	19%	19%	26%	30%	30%	17%	25%
Tussen 10.00 en 15.00 uur	49%	46%	36%	36%	37%	42%	39%
Tussen 15.00 en 19.00 uur	21%	29%	32%	23%	24%	28%	26%
Tussen 19.00 en 06.00 uur	11%	6%	5%	12%	10%	13%	9%

Hinder van werkzaamheden	Almere	Apeldoorn	Den Bosch	Eindhoven	Haarlem	Hoogeveen	Totaal
Ja	40%	14%	22%	30%	20%	19%	21%
Nee	54%	73%	67%	60%	75%	71%	69%
Weet niet	6%	13%	12%	10%	5%	9%	9%

2 | Doel, frequentie, tijdsblok van en hinder tijdens de rit (vervolg)

Doel van de rit	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Zakelijk (o.a. woon/werk verkeer)	31%	31%	23%	26%	20%	24%
Onderwijs of cursus volgen	3%	9%	16%	3%	10%	10%
Vrije tijd (o.a. visite bij familie of vrienden)	29%	24%	35%	26%	33%	32%
Recreatief (o.a. toeren, pleziertocht maken)	14%	20%	18%	25%	22%	18%
Winkelen / boodschappen doen	18%	13%	6%	13%	11%	13%
Fietsen als sportieve activiteit	2%	4%	1%	5%	4%	3%
Anders	3%	1%	1%	2%	0%	1%

Frequentie van fietsen op de route	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Dagelijks	22%	20%	20%	17%	16%	18%
Enkele keren per week	40%	34%	32%	31%	29%	32%
Eens per week	13%	11%	13%	11%	15%	15%
Enkele keren per maand	11%	17%	18%	23%	21%	16%
Minder dan eens per maand	14%	18%	17%	18%	20%	19%

Tijdsblok van fietsen	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Tussen 6.00 en 10.00 uur	27%	29%	28%	23%	25%	25%
Tussen 10.00 en 15.00 uur	40%	44%	36%	37%	41%	39%
Tussen 15.00 en 19.00 uur	26%	23%	29%	25%	26%	26%
Tussen 19.00 en 06.00 uur	7%	4%	7%	15%	8%	9%

Hinder van werkzaamheden	Houten	Maastricht	Tilburg	Westland	Zoetermeer	Totaal
Ja	14%	34%	15%	6%	19%	21%
Nee	74%	60%	76%	87%	68%	69%
Weet niet	12%	5%	9%	7%	13%	9%