

# **Fietsers over het fietsen in Nijmegen**

*Tussentijdse evaluatie Uitvoeringsprogramma  
Fietsinfrastructuur 2003-2012*

Gemeente Nijmegen  
Afdeling Onderzoek en Statistiek  
december 2006

# Hoofdconclusie en samenvatting

## Hoofdconclusie

*Nijmegen is een fijne fietsstad is, want fietsers oordelen gunstig over het fietsklimaat in de stad en over de inspanningen van de gemeente om het fietsgebruik te bevorderen. De tot nu toe genomen maatregelen op de routes uit het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012 (bijvoorbeeld aanleg rood asfalt, aanleg nieuw fietspad, verbreding fietspad, scheiding fietspad van weg) worden door veel fietsers als een verbetering gezien. In die zin hebben deze maatregelen een gunstig effect. Maar deze maatregelen leiden er niet toe dat fietsers meer of minder fietsen.*

*Een meerderheid (72%) van de fietsers vindt dat het fietsen in de stad aantrekkelijker gemaakt kan worden, vooral door verbetering van comfort, veiligheid, voorzieningen voor fietsers en de kwaliteit het wegdek/fietspad. Fietsers noemen ook knelpunten op de fietsroutes in de stad. Niet alleen op routes die zijn of worden aangepakt, maar ook op enkele andere locaties in de stad. Het verder uitvoeren van de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur zal bijdragen aan verbetering van het fietsklimaat en zorgen voor een gunstiger oordeel over het fietsen in Nijmegen. Over enkele jaren (bijvoorbeeld 2009) kan gezien worden of hiervan inderdaad sprake is.*

*Kortom: mede vanwege de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur gaat het volgens fietsers goed, maar kan het beter.*

## Samenvatting

### *Achtergrond en doel onderzoek*

Via het gemeentelijk mobiliteitsbeleid wil het bestuur de positie van de fiets in de stad ten opzichte van andere vervoerswijzen, ook op lange termijn, versterken. Hiervoor heeft het Nijmeegse College van B&W in het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012 maatregelen geprogrammeerd ter verbetering van enkele stads- en snelfietsroutes, bijvoorbeeld voor de routes Nijmegen-Wijchen, Nijmegen-Malden, Nijmegen-Heumen/Stadwijk en Nijmegen-Groesbeek.

Het bestuur wil weten hoe fietsers de aangepakte routes waarderen en hoe zij denken over het fietsklimaat in Nijmegen. Naar aanleiding hiervan heeft de afdeling Openbare Ruimte aan de afdeling Onderzoek en Statistiek opdracht gegeven een onderzoek te doen.

Doel van het onderzoek is na te gaan of de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma effect hebben gehad op het verplaatsingsgedrag van fietsers en op hun beleving van de fietsroutes/het fietsklimaat in Nijmegen.

### *Vraagstelling*

Belangrijke vragen in het onderzoek zijn:

- Vinden fietsers dat er sprake is van verbetering van de fietsroute waar men is aangehouden voor het onderzoek? Zo ja, in welk opzicht? Zo nee, waarom niet?
- Heeft de verandering van de fietsroute er toe geleid dat men vaker of juist minder is gaan fietsen?
- Welke knelpunten ervaren fietsers op de aangepakte routes én op andere routes?
- Hoe waardeert men het fietsklimaat in Nijmegen?
- Hoe waardeert men de inspanningen van de gemeente om het fietsgebruik te bevorderen?
- Hoe kan het fietsen volgens fietsers aantrekkelijker gemaakt worden?

*Opzet*

Om een goed beeld te krijgen van de ervaringen van fietsers met de routes die zijn (of worden) aangepakt zijn fietsers op acht verschillende plekken op deze routes benaderd voor het onderzoek. Dat is gedaan in de maand mei 2006 op rustige en veilige plekken op deze routes (oversteekplaatsen, verkeerslichten).

De acht locaties waar fietsers zijn benaderd voor het onderzoek zijn:

- Wijchenseweg (na Takenhofplein)
- Hatertseveldweg (voor Groenestraat)
- Spoorkuil (hoek St. Annastraat / Dr. Jan Berendsstraat)
- Groesbeekseweg (kruising Coehoornstraat)
- Schutterspad
- St. Annastraat (afslag Hatertseweg)<sup>1</sup>
- Staddijk (viaduct A73)
- Keizer Karelplein

Op deze locaties zijn in totaal ongeveer 2.400 fietsers gevraagd om mee te doen aan een enquête. Ongeveer 1.800 waren bereid om hieraan mee te doen. Van hen zijn naam, adres en telefoonnummer gevraagd en opgeschreven. Op een later tijdstip zijn ze thuis voor de enquête gebeld. Uiteindelijk hebben er 1.440 fietsers aan de enquête meegedaan. Per route zijn er voldoende fietsers geënquêteerd om betrouwbare uitspraken te doen. De enquêtes zijn afgenomen in de maanden mei en juni 2006.

*Gunstig oordeel over fietsklimaat*

Fietsers oordelen over het algemeen redelijk gunstig over het fietsklimaat in Nijmegen. Dat komt niet alleen tot uitdrukking via de ruime voldoende (7) die zij geven voor het fietsklimaat in de stad. Ook uit hun mening over een aantal andere zaken is dat af te leiden. Bijna negen op de tien fietsers zijn bijvoorbeeld van mening dat je in Nijmegen goed met de fiets van een willekeurig punt naar een ander punt in de stad kunt fietsen. Bijna driekwart (74%) vindt dat er in de stad best wel aardige plekken zijn waar je lekker kunt fietsen. Eenzelfde aantal is van mening dat het voor fietsers niet moeilijker is dan voor automobilisten om zich in de stad te verplaatsen of om de stad te verlaten. En hoewel eenderde aangeeft bang te zijn om met de fiets naar het centrum te gaan vanwege het risico dat deze gestolen wordt, geldt dat niet voor de meerderheid (58%).

*Wisselend oordeel over infrastructuur en voorzieningen*

Fietsers reageren verdeeld waar het gaat om zaken als de kwaliteit van de fietspaden, de routing voor fietsers en de voorzieningen voor fietsers. Bijna de helft (47%) vindt bijvoorbeeld dat er nogal wat fietspaden in Nijmegen zijn die er niet goed bij liggen (hobbelig, kuiltjes, etc.). Eenderde deelt deze mening niet. Een meerderheid vindt dat duidelijk is aangegeven waar fietsers mogen fietsen, maar een kwart is het daar niet mee eens. Verder zegt bijna de helft (48%) dat de stallingsmogelijkheden voor fietsers in het centrum onvoldoende zijn. Maar bijna vier op de tien zijn van mening dat deze wel voldoende zijn.

*Fietsers vaak zelf oorzaak van onveilige situaties*

Bijna driekwart (73%) van de fietsers vindt dat het met de verkeersveiligheid voor fietsers in Nijmegen in het algemeen best wel meevalt. Toch zijn er op het algemene beeld ook uitzonderingen. Iets meer dan de helft (53%) van de fietsers is bijvoorbeeld van mening dat tweerichtingen-fietspaden niet even veilig zijn als éénrichting-fietspaden.

---

<sup>1</sup> Deze plek vormt in het onderzoek een nulmeting, omdat er op dit punt van de route Nijmegen-Malden nog geen maatregelen zijn genomen.

Fietsers steken de hand vaak in eigen boezem waar het gaat om onveilige situaties in het verkeer. Want een meerderheid (60%) is van mening dat onveilige verkeerssituaties vaak aan henzelf te wijten zijn. Bovendien vinden bijna zeven op de tien fietsers (69%) dat fietsers zich over het algemeen slecht houden aan de regels. Voor ongeveer driekwart van hen (74%) mogen de fietsers dan ook harder worden aangepakt bij overtredingen, bijvoorbeeld als zij niet met licht rijden in het donker.

*Fietsers vinden veranderingen verbetering*

Driekwart van de fietsers zegt de veranderingen op de route opgemerkt te hebben. Een kwart maakt kenbaar deze niet opgemerkt te hebben. Veranderingen die fietsers het meest noemen zijn: aanleg rood asfalt, aanleg nieuw fietspad, tweerichtingen fietspad, fietspad beter gescheiden van straat. Veel fietsers vinden de verandering een verbetering, want maar liefst 85% van degenen die de veranderingen hebben opgemerkt zegt dat deze een verbetering is. Dit wordt vooral gevonden door fietsers bij de Spoorkuil, Schutterspad en Staddijk (viaduct A73).

Fietsers vinden de veranderingen voornamelijk een verbetering, omdat de route nu korter/sneller, veiliger of comfortabeler is geworden.

Routes die volgens fietsers korter/sneller zijn geworden zijn vooral de Spoorkuil en het Keizer Karelplein. Een route die volgens fietsers veiliger is geworden is vooral Staddijk (viaduct A73). Enigszins wordt dat ook van de Groesbeekseweg gevonden, maar in wat mindere mate. Routes die comfortabeler zijn geworden zijn volgens fietsers vooral Schutterspad en Hatertseveldweg.

*Nog verschillende vervelende plekken in stad*

Hoewel de veranderingen op de routes als een verbetering worden gezien, maken fietsers kenbaar dat er nog verschillende vervelende plekken zijn in de stad. Het gaat hier zowel om plekken op de routes die zijn aangepakt (route waarop men is aangehouden voor het onderzoek) als om plekken op andere routes. Gemiddeld zegt iets meer dan de helft (53%) dat er nog vervelende plekken zijn op de route waarop men aangehouden is voor het onderzoek. De rest (47%) vindt dat daar geen sprake van is.

De meest genoemde knelpunten op de routes waar men is aangehouden voor het onderzoek staan in tabel 1.

*Tabel 1 Meest genoemde knelpunten op enkele locaties van onderzoek*

Locatie	Knelpunt
Hatertseveldweg	Druk, smal, geparkeerde auto's
(delen) St. Annastraat	Slechte bestrating, slecht wegdek, slechte afwatering, druk, smal fietspad
Kruising St. Annastraat/ Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg	Druk, onoverzichtelijk, verwarrend, gevaarlijk
Keizer Karelplein	Auto's rechts af rijden door rood, tweerichtingen fietspad gevaarlijk, verkeerslichten slecht afgesteld

Van alle ondervraagde fietsers geven bijna zes op de tien (58%) te kennen dat er ook op andere plaatsen in de stad vervelende plekken zijn dan op de route waar men is aangehouden voor het onderzoek. De rest van de ondervraagden (42%) vindt dat hiervan geen sprake is. De meest genoemde knelpunten op de routes waar men zelf niet is aangehouden voor het onderzoek staan in tabel 2.

*Tabel 2 Meest genoemde knelpunten op routes waar men niet is aangehouden voor het onderzoek*

Locatie	Knelpunt
Keizer Karelplein	Tweerichtingen fietspad gevaarlijk, auto's rijden wel eens door rood
D' Almarasweg	Smalle fietsstroken, druk voor fietsers
Hatertseweg	Slecht wegdek op bepaalde delen
Muntweg	Smal, druk, onveilig
St. Annastraat	Slecht wegdek op bepaalde delen
Heyendaalseweg	Druk, smal
Kruising Graafseweg/Willemsweg	Slecht afgestelde verkeerslichten, verwarrend voor fietsers die links af moeten

*Oordeel over inspanningen gemeente positief*

Fietsers oordelen niet alleen gunstig over het fietsklimaat in de stad, maar ook over de inspanningen van de gemeente Nijmegen om het fietsgebruik te bevorderen. Gemiddeld zeggen ongeveer zes op de tien fietsers (59%) dat zij weten dat de gemeente zich inspant om het fietsgebruik te bevorderen. Als deze groep om een waardering van deze inspanning wordt gevraagd in de vorm van een rapportcijfer geven zij gemiddeld een 7.1.

*Verbetering fietscomfort, veiligheid, voorzieningen en fietspaden maken fietsklimaat aantrekkelijker*

Een meerderheid (72%) van de ondervraagde fietsers denkt dat het fietsen in de stad aantrekkelijker kan worden gemaakt. Ruim een kwart (27%) weet het niet of heeft hier geen ideeën over. De groep die denkt dat het fietsen in de stad aantrekkelijker gemaakt kan worden noemt verschillende suggesties hiervoor. Deze hebben vooral te maken met de verbetering van het fietscomfort, veiligheid, voorzieningen voor fietsers en de kwaliteit van de fietspaden. Veel genoemde suggesties zijn: meer vrijliggende (rode) fietspaden, meer voorrang/groen licht voor fietsers, meer (gratis) stallingen in centrum, verbetering wegdek/fietspad, meer (gratis) stallingen in het algemeen. Ook, maar in mindere mate worden genoemd: verkeerslichten beter afstellen, tegel- en klinkerpaden asfalteren, meer (gratis) stallingen bij het station, beperking/ontmoediging autogebruik en fietspaden duidelijker scheiden van de weg.

*Fietscampagne belangrijk*

Beïnvloeding van gedrag via een fietscampagne om meer de fiets te gebruiken wordt over het algemeen door fietsers belangrijk gevonden. Tweederde van de fietsers die hebben meegedaan aan het onderzoek is namelijk van mening dat een fietscampagne een belangrijk middel is om meer mensen op de fiets te krijgen. Een veel kleiner aantal (23%) vindt dat niet.

*Relatief veel fietsers in woon-werkverkeer*

Fietsers fietsen gemiddeld ruim drie dagen per week (3,4) op de routes die deel uitmaken van het onderzoek. De routes worden naar verhouding veel gebruikt door fietsers in het woon-werkverkeer. Het gaat hier om bijna de helft (46%) van de ondervraagden in het onderzoek. Deze groep fietst gemiddeld vier dagen per week op de routes die deel uitmaken van het onderzoek. De routes worden zoals verwacht ook voor ander bestemmingen gebruikt, maar in mindere mate dan voor woon-werk. Bijvoorbeeld voor woon-school/opleiding (17%), winkel (17%), recreatie (13%) en vrienden/familie (6%).

Fietsers fietsen niet alleen, maar rijden over het algemeen ook (zelf) in een auto.

# Inhoudsopgave

	<b>Hoofdconclusie en samenvatting</b>	<b>i - v</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1	Achtergrond en doel onderzoek .....	1
1.2	Vraagstellingen onderzoek.....	1
1.3	Opzet onderzoek .....	2
1.4	Opzet rapportage .....	5
<b>2</b>	<b>Het fietsklimaat in Nijmegen</b> .....	<b>7</b>
2.1	Fietsers hebben gunstig oordeel over fietsklimaat in Nijmegen .....	7
2.2	Fietsers die wel eens auto rijden, gaan liever op fiets naar centrum .....	9
2.3	Fietsers verdeeld over infrastructuur en voorzieningen voor fietsers .....	9
2.4	Fietsers wijten onveilige situaties ook vaak aan henzelf .....	11
2.5	Gezondheid belangrijkere overweging om te fietsen dan milieu .....	12
<b>3</b>	<b>De veranderingen op de routes</b> .....	<b>14</b>
3.1	Fietsers weten over het algemeen wat er is veranderd.....	14
3.2	Fietsers vinden verandering verbetering, maar fietsen niet meer of minder .....	16
3.3	Fietsers noemen verschillende vervelende plekken voor fietsers in de stad .....	18
3.3.1	Vervelende plekken op routes van onderzoek .....	18
3.3.2	Vervelende plekken op andere routes dan routes van onderzoek .....	21
<b>4</b>	<b>De fietscampagne</b> .....	<b>25</b>
4.1	Een op de drie heeft gehoord of iets gezien van fietscampagne.....	25
4.2	Slogan fietscampagne vooral via posters bekend .....	26
4.3	Tweederde vindt campagne belangrijk om meer te fietsen.....	26
<b>5</b>	<b>Inspanningen gemeente</b> .....	<b>29</b>
5.1	Meerderheid fietsers weet van inspanningen.....	29
5.2	Fietsers oordelen gunstig over inspanningen gemeente Nijmegen .....	30
5.3	Verbetering comfort en veiligheid maakt fietsen aantrekkelijker.....	31
<b>6</b>	<b>Profiel van de fietser op de routes</b> .....	<b>33</b>
6.1	Relatief veel fietsers in woon-werkverkeer op routes .....	33
6.2	Groot deel fietsers bekend met de routes .....	34
6.3	Meerderheid fietsers gaat ook op andere wijze naar bestemming .....	34
6.4	Fietsers hebben meer dan één fiets en rijden ook duurdere fietsen .....	35
6.5	Fietsers fietsen niet alleen, maar rijden ook auto .....	37
<b>7</b>	<b>Conclusies</b> .....	<b>39</b>
<b>Bijlage 1:</b>	<b>Fietsnetwerk Nijmegen</b>	<b>41</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en doel onderzoek

In 2001 constateerde de Fietsersbond uit een studie over het fietsklimaat in enkele Nederlandse steden dat de kwaliteit van het fietsnetwerk in Nijmegen niet voldoende is in vergelijking met de norm die voor deze steden was opgesteld (Eindrapport Fietsbalans Nijmegen, mei 2001). Daarbij werd vooral gewezen op de slechte kwaliteit van de bestaande fietspaden (comfort, aantrekkelijkheid). Fietsers waren niet tevreden over de voorzieningen voor fietsers. De conclusies van de Fietsersbond zijn door het Nijmeegse College van B&W onderschreven. Het College heeft in het College-akkoord 2002-2006 de fiets vervolgens een prominente plaats gegeven. Als uitvloeisel hiervan is het *Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012* opgesteld waarin investeringen staan geprogrammeerd ter verbetering van de fietsinfrastructuur. Voor de Collegeperiode 2002-2006 is hiervoor een bedrag van € 8 miljoen beschikbaar gesteld.

In het programma gaat het om de verbetering van een aantal stads- en snelfietsroutes, waarvan inmiddels een deel al is gerealiseerd. Het betreft hier bijvoorbeeld de routes Nijmegen-Wijchen, Nijmegen-Malden, Nijmegen-Heumen/Staddijk en de revitalisering van Westkanaaldijk. Rode asfaltstroken zijn aangebracht op o.a. Broerdijk, Parkstraat, Wolfskuilseweg, Weurtseweg en de routes Nijmegen-Groesbeek en Nijmegen-Ubbergen.

De investeringen beogen, in navolging van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, de positie van de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen in het verplaatsingsgedrag, ook op lange termijn, te verbeteren. Behalve tellingen die op enkele routes worden gehouden, vindt het gemeentebestuur het ook nodig te weten hoe fietsers de (aangepakte) fietsroutes waarderen en hoe zij denken over het fietsklimaat in Nijmegen. Eind 2005 heeft de afdeling Openbare Ruimte de afdeling Onderzoek en Statistiek opdracht gegeven hiernaar onderzoek te doen. Bij de opdrachtstelling is aangegeven dat het onderzoek zich dient te richten op alle fietsers die gebruik maken van de Nijmeegse fietspaden en niet alleen op fietsers die in Nijmegen wonen.

Het doel van het onderzoek is na te gaan of de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma effect hebben gehad op het verplaatsingsgedrag van fietsers en op hun beleving van de fietsroutes/het fietsklimaat in Nijmegen<sup>1</sup>.

## 1.2 Vraagstellingen onderzoek

De vragen in het onderzoek gaan enerzijds over maatregelen op bepaalde routes. Anderzijds gaat het om vragen die een indruk moeten geven van het oordeel van fietsers over het fietsklimaat in Nijmegen. Belangrijke vragen voor het onderzoek zijn derhalve:

- Wat vinden fietsers van het fietsklimaat in Nijmegen?
- Vindt men dat de fietsroute waarop men is benaderd voor het onderzoek verbeterd is na de maatregel? Zo ja, in welk opzicht? Zo nee, waarom vindt men dat er geen sprake is van verbetering?

---

<sup>1</sup> Het onderzoek is geen evaluatie in strikte zin waarbij sprake is van een nul- en vervolgmeting. Het gaat hier om een oordeel van fietsers achteraf, omdat de maatregelen op de routes die in het onderzoek zijn betrokken, op één route na, al zijn uitgevoerd.



- Heeft de verandering op deze fietsroute er toe geleid dat men vaker of juist minder de fiets gebruikt?
- Ervaren fietsers knelpunten op de fietsroute waarop men benaderd is? Zo ja, waar en welke?
- Ervaren fietsers knelpunten op fietsroutes elders in de stad? Zo ja, waar en welke?
- Wat zou er volgens fietsers moeten gebeuren om het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker te maken?
- Welk rapportcijfer geven fietsers voor de inspanningen van de gemeente Nijmegen om het fietsgebruik in de stad te stimuleren?

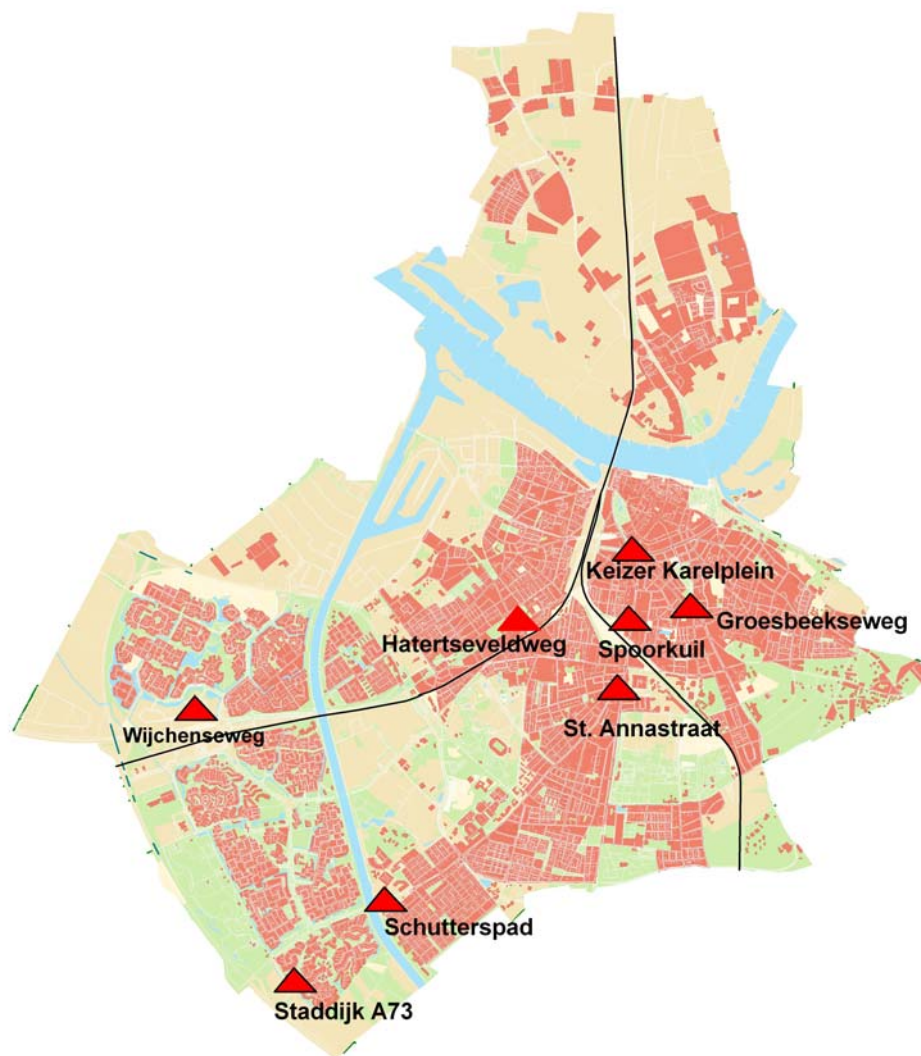
### 1.3 Opzet onderzoek

Omdat uitspraken gewenst zijn over fietsroutes die aangepakt zijn of worden conform het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012 zijn fietsers op enkele van deze routes benaderd voor het onderzoek. In het Uitvoeringsprogramma gaat het in totaal om zestien fietsroutes waar maatregelen zijn of worden genomen. In bijlage 1 is o.a. te zien welke routes reeds zijn aangepakt of nog worden aangepakt (situatie maart 2006). Om een goed beeld te krijgen van de effecten van deze maatregelen zijn op deze routes acht locaties verspreid over de stad bepaald waarop de fietsers voor het onderzoek zijn benaderd. In figuur 1.1 zijn deze locaties te zien. Het gaat hier om de volgende locaties, vanuit het centrum gezien:

- Route Nijmegen-Wijchen, Wijchenseweg, na Takenhofplein
- Route Nijmegen-Wijchen, Hatertseveldweg voor de Groenestraat
- Spoorkuil, hoek St. Annastraat / Dr. Jan Berendsstraat
- Route Nijmegen-Groesbeek, hoek Groesbeekseweg / Coehoornstraat
- Route Nijmegen-Heumen, Staddijk, viaduct A73
- Route Nijmegen-Malden, Schutterspad
- Route Nijmegen-Malden, hoek St. Annastraat / afslag Hatertseweg (nulmeting)
- Algemeen, Keizer Karelplein

Op zeven van deze routes zijn maatregelen genomen. Op een deel van de route Nijmegen-Malden (hoek St. Annastraat / afslag Hatertseweg) is dat nog niet het geval. Deze locatie vormt dan ook een nulmeting voor de betreffende fietsroute. Wanneer de maatregelen over enige tijd zijn uitgevoerd, kan bij een vervolgmeting een vergelijking worden gemaakt.

figuur 1.1 Locaties onderzoek fietsers



Om betrouwbare uitspraken over een route te doen, zijn 170 tot ongeveer 200 fietsers per route ondervraagd. De fietsers zijn eerst op straat/ op de route benaderd met de vraag of zij willen meedoen aan het onderzoek. Dat is gebeurd op rustige en veilige plekken op de routes, bijvoorbeeld bij verkeerslichten of oversteekplaatsen. Aan hen is uitgelegd dat het niet de bedoeling is om ter plekke te enquêteren, maar dat zij hiervoor op een andere dag thuis worden gebeld. Van degenen die bereid waren mee te doen zijn naam, adres en telefoonnummer opgeschreven, incl. de locatie waar men is benaderd voor het onderzoek. Daarna hebben zij een brief meegekregen om te lezen over doel en aanpak van het onderzoek. Enige dagen later zijn ze opgebeld voor de telefonische enquête.

Van de in totaal 2.421 fietsers die op alle acht routes zijn aangesproken waren er 1.813 bereid mee te doen aan het onderzoek (75% bruto-respons). Van deze groep hebben er uiteindelijk 1.440 fietsers meegedaan.<sup>2</sup> Een aantal was namelijk moeilijk bereikbaar nadat herhaaldelijk gebeld is (337) of weigerde later (36).

In tabel 1.1. is de verdeling te zien van de bruto- en netto-respons van het onderzoek per aanspreekpunt op de acht routes.

Tabel 1.1 Verdeling bruto- en netto-respons per aanspreekpunt op route

Aanspreekpunt	Totaal benaderd voor telefonische enquête	aantal verzamelde telefoonnummers (bruto-respons)	Netto-respons	non-respons bij bellen: moeilijk bereikbaar (m) of weigering (w)
Wijchenseweg	277	208 (75%)	170	m: w = 32 : 6
Hatertseveldtweg	326	212 (65%)	176	m:w = 32 : 4
Spoorkuil	365	219 ((60%)	171	m : w = 44 : 4
Groesbeekseweg	308	231 (75%)	172	m : w = 51 : 8
Schutterspad	275	231 (84%)	179	m : w = 48 : 4
Hatertseweg (bij Molen)	288	230 (80%)	190	m : w = 35 : 5
Staddijk	244	195 (80%)	172	m : w = 21 : 2
Keizer Karelplein	338	287 (85%)	210	m : w = 74 : 3
<b>Totaal</b>	<b>2421</b>	<b>1813 (75%)</b>	<b>1440</b>	

<sup>2</sup> Uitgedrukt in het totaal aantal fietsers dat benaderd is op de routes, is dat een netto-respons van 59%. Maar uitgedrukt in het aantal fietsers dat bereid was mee te doen is dat een netto-respons van 79%.

De fietsers zijn op straat benaderd voor het onderzoek in de maand mei 2006. Het afnemen van de telefonische enquêtes heeft plaatsgevonden in de maanden mei/juni 2006.

## 1.4 Opzet rapportage

Het rapport bevat zes hoofdstukken en is na de Inleiding (hoofdstuk 1) als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan het fietsklimaat in Nijmegen zoals dit ervaren wordt door de ondervraagde fietsers. In dit hoofdstuk komt het oordeel van fietsers over verschillende aspecten van het fietsen in de stad aan de orde. Het gaat hier niet alleen over het algemene fietsklimaat en de voorzieningen voor fietsers in de stad, maar ook over hun eigen gedrag. Vragen die hier aan de orde komen zijn o.a.: Welk rapportcijfer geven fietsers voor het algemene fietsklimaat in Nijmegen? Vinden ze dat de fietspaden in de stad over het algemeen goed op elkaar aansluiten? Vindt men dat er in het centrum van Nijmegen voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers zijn? Zijn fietsers bang om naar het centrum te gaan met de fiets, omdat ze het risico lopen dat hun fiets wordt gestolen? Vinden fietsers dat zij zelf zich over het algemeen slecht houden aan de verkeersregels?

In hoofdstuk 3 komt de mening van fietsers over de maatregelen op de routes aan de orde. Bijvoorbeeld: Wat is er volgens de fietsers veranderd op de route? Heeft deze verandering volgens hen geleid tot een verbetering of een verslechtering van de fietsroute? Heeft de verandering er toe geleid dat men vaker of juist minder de fiets gebruikt dan voorheen? Zijn er nog lastige of vervelende plekken volgens fietsers op de route?

Hoofdstuk 4 gaat over de fietscampagne die in de derde week van april 2006 was gestart. Belangrijke vragen hier zijn: Heeft men de slogan van de fietscampagne gezien of gehoord en zo ja, waar heeft men deze dan gezien of gehoord? Vindt men de fietscampagne een belangrijk middel om meer mensen op de fiets te krijgen?

Hoofdstuk 5 laat zien hoe fietsers denken over de inspanningen van de gemeente Nijmegen om het fietsgebruik in de stad te bevorderen. De fietsers geven hun oordeel hierover in de vorm van een rapportcijfer. Ook komt in dit hoofdstuk aan de orde wat er volgens fietsers moet gebeuren om het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker te maken.

Hoofdstuk 6 geeft een algemeen beeld van de fietsers die in het onderzoek zijn ondervraagd. Bijvoorbeeld: Waarom fietst men doorgaans op de route? Hoeveel dagen in de week fietst men gemiddeld op de route? Hoe lang maakt men al gebruik van de route waar de maatregel is genomen? Maakt men wel eens gebruik van een ander vervoermiddel dan de fiets op de route en zo ja, welk? Hoeveel fietsen heeft men?

In de rapportage wordt ook gekeken of er verschillen bestaan tussen bepaalde groepen (bijvoorbeeld tussen jongeren en ouderen, tussen mannen en vrouwen, tussen laag- en hoogopgeleiden, tussen fietsers die in Nijmegen en buiten Nijmegen wonen).

Aan het eind van ieder hoofdstuk, uitgezonderd hoofdstuk 1, zijn de conclusies in een kader opgenomen. De hoofdconclusie van het onderzoek en de samenvatting staan voorin.

## 2 Het fietsklimaat in Nijmegen

In de enquête zijn verschillende uitspraken aan de ondervraagde fietsers voorgelegd. Via deze uitspraken is getracht te achterhalen wat fietsers vinden van het fietsklimaat in Nijmegen. Het gaat hierbij om verschillende aspecten met betrekking tot het fietsen in Nijmegen, zoals bijvoorbeeld comfort, fietsinfrastructuur, voorzieningen, kwaliteit van de fietspaden, veiligheid en het gedrag van fietsers in het verkeer. De mening over de verschillende aspecten van het fietsklimaat is teruggebracht tot de volgende onderwerpen:

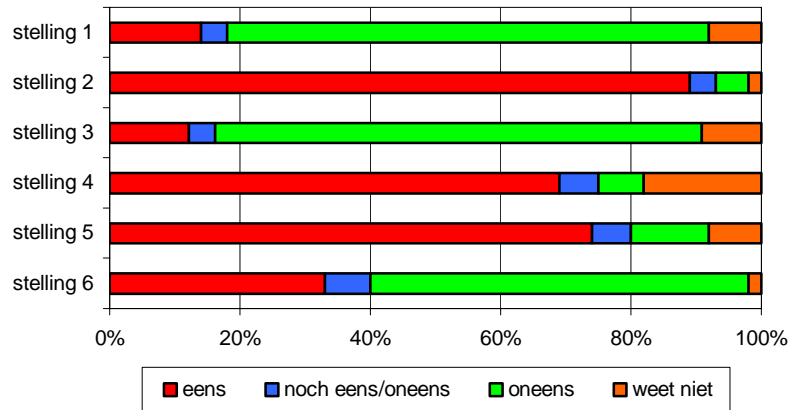
- algemeen fietsklimaat
- infrastructuur en voorzieningen
- veiligheid
- gedrag fietsers

### 2.1 Fietsers hebben gunstig oordeel over fietsklimaat in Nijmegen

Fietsers oordelen over het algemeen redelijk gunstig over het fietsklimaat in Nijmegen. Want als hen wordt gevraagd de algemene situatie voor fietsers in Nijmegen te beoordelen in de vorm van een rapportcijfer, geven zij gemiddeld een 7. Fietsers die in en buiten Nijmegen wonen verschillen nauwelijks in hun waardering over het fietsklimaat in Nijmegen. Datzelfde geldt voor de verschillende groepen fietsers die op de acht routes voor het onderzoek zijn aangehouden, evenals voor het geslacht en het opleidingsniveau van de fietsers. De leeftijd van de fietsers laat wel enigszins een verschil in waardering zien. Jonge fietsers oordelen wat gunstiger over de algemene situatie voor fietsers in de stad dan oudere fietsers. Fietsers onder de 25 jaar geven gemiddeld een 7,2 voor het algemene fietsklimaat in Nijmegen. Bij fietsers vanaf 55 jaar is dat een 6,9.

In figuur 2.1 is de mening te zien van de fietsers over het algemene fietsklimaat in Nijmegen op basis van enkele uitspraken. Uit deze mening is af te leiden dat een groot deel van de fietsers gunstig oordeelt over het fietsen in Nijmegen. Bijna negen op de tien fietsers zijn bijvoorbeeld van mening dat je in Nijmegen goed met de fiets van een willekeurig punt naar een ander punt in de stad kunt komen. Bijna driekwart (74%) vindt dat er in de stad best wel aardige plekken zijn waar je lekker kan fietsen. Eveneens bijna driekwart van de fietsers is van mening dat het niet moeilijker is voor fietsers dan voor automobilisten om zich in de stad te verplaatsen of om de stad te verlaten. En hoewel eenderde van de fietsers bang is om met zijn fiets naar het centrum te gaan vanwege mogelijke diefstal, geldt dat niet voor een meerderheid (58%) onder hen.

figuur 2.1 *Mening over fietsklimaat in Nijmegen op basis van enkele uitspraken (in %)*



- stelling 1: Het is voor fietsers omslachtiger om Nijmegen te verlaten dan voor automobilisten
- stelling 2: Over het algemeen kan je in Nijmegen goed met de fiets van een willekeurig punt naar een ander punt komen
- stelling 3: Het wordt automobilisten in Nijmegen makkelijker gemaakt dan fietsers om zich te verplaatsen in de stad
- stelling 4: De Snelbinder (nieuwe fietsbrug over de Waal) zorgt ervoor dat Nijmegen een fietsvriendelijk klimaat heeft gekregen
- stelling 5: Er zijn in de stad best wel aardige plekken waar je lekker kunt fietsen
- stelling 6: Ik ben bang om met de fiets naar het centrum te gaan omdat ik dan risico loop dat mijn fiets wordt gestolen

Bij stelling 1 is nagegaan of fietsers die buiten Nijmegen wonen verschillen in hun mening hierover met fietsers die in Nijmegen wonen. Grote verschillen met het gemiddelde beeld (74% is het gemiddeld oneens met stelling 1) zijn er niet gevonden. Onder fietsers die buiten Nijmegen wonen is namelijk 78% het oneens met stelling 1 en onder fietsers die in Nijmegen wonen is dat 73%.

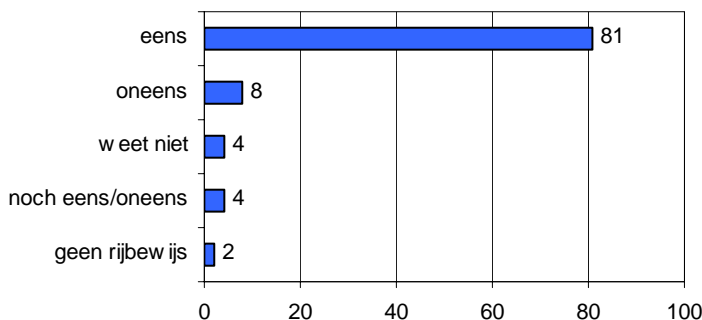
Ten aanzien van stelling 3 is nagegaan of fietsers die de beschikking hebben over een auto in het huishouden hierover anders oordelen dan fietsers die niet de beschikking hebben over een auto in hun huishouden. Het verschil ten opzichte van het gemiddelde beeld (74% oneens met stelling 3) blijkt bij beide groepen niet echt groot. Onder fietsers die de beschikking hebben over een auto is 77% het oneens met stelling 3 en onder fietsers die niet de beschikking hebben over een auto is dat 69%.

## 2.2 Fietsers die wel eens auto rijden, gaan liever op fiets naar centrum

De vijf stellingen over het fietsklimaat in figuur 2.1 zijn voorgelegd aan alle ondervraagde fietsers. Daarnaast is nog aan fietsers die zelf auto rijden of meestal als passagier in de auto meerijden een andere stelling met betrekking tot het fietsklimaat voorgelegd. Deze stelling luidde: "ik ga tegenwoordig liever met de fiets naar het centrum dan met de auto". Uit de antwoorden komt naar voren dat fietsers die zelf ook auto rijden of meestal meerijden er de voorkeur aan geven om met de fiets naar het centrum te gaan in plaats van met de auto. Maar liefst acht op de tien fietsers (81%) aan wie deze uitspraak is voorgelegd geven namelijk aan het eens te zijn met de stelling (figuur 2.2).

De grote voorkeur om met de fiets in plaats van met de auto naar het centrum te gaan kan te maken hebben met het fietsgebruik van de onderzoeksgroep. Voornamelijk fietsers die regelmatig de fiets gebruiken hebben een grotere kans gehad om aan het onderzoek mee te doen (gemiddeld maken zij drie tot vier dagen in de week gebruik van de fietsroute waar ze zijn aangehouden voor het onderzoek). Fietsers die de fiets minder gebruiken en misschien de auto meer gebruiken hebben waarschijnlijk ook een kleinere kans gehad om mee te doen aan het onderzoek.

figuur 2.2 *Ga liever met de fiets dan met de auto naar centrum  
(in % van fietsers die zelf auto rijden of meestal meerijden)*



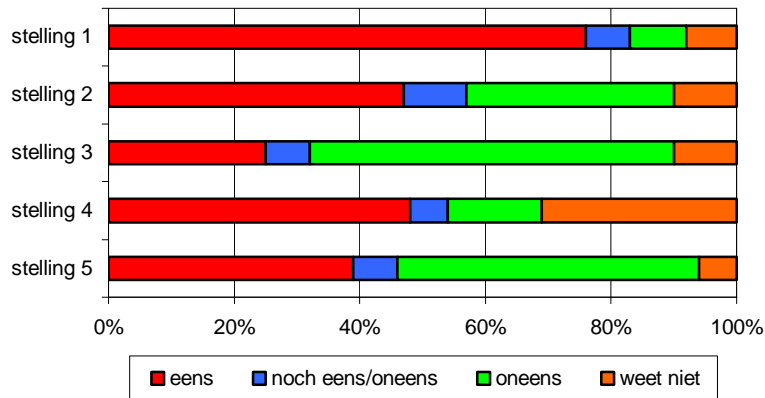
## 2.3 Fietsers verdeeld over infrastructuur en voorzieningen voor fietsers

Fietsers zijn verdeeld in hun mening waar het gaat over zaken als de kwaliteit van de fietspaden, de routing voor fietsers of de voorzieningen voor fietsers in Nijmegen. Bijna de helft (47%) vindt bijvoorbeeld dat er nogal wat fietspaden in Nijmegen zijn die er niet goed bij liggen (hobbelig, kuiltjes, etc.), terwijl eenderde (33%) het hiermee niet eens is. Een meerderheid vindt weliswaar dat altijd duidelijk aangegeven is waar fietsers in Nijmegen mogen fietsen, een kwart vindt dat echter niet. Verder vindt bijna de helft (48%) dat de stallingsmogelijkheden voor fietsers in het centrum niet voldoende zijn, terwijl vier op de tien (39%) van mening zijn dat dit wel het geval is.

In figuur 2.3 is de mening te zien van fietsers over enkele aspecten die samenhangen met de infrastructuur en de voorzieningen voor fietsers. Uit de figuur blijkt dat fietsers ten aanzien van deze aspecten verdeeld zijn, met uitzondering van de (fysieke) aansluiting van fietspaden

op elkaar. Over het algemeen heeft men hier namelijk een gunstig oordeel over, want zeker driekwart (76%) is hierover positief.

figuur 2.3 *Mening over infrastructuur en voorzieningen voor fietsers in Nijmegen op basis van enkele uitspraken (in %)*



- stelling 1: Fietspaden in Nijmegen sluiten over het algemeen goed op elkaar aan
- stelling 2: In Nijmegen zijn er nogal wat fietspaden die er niet goed bij liggen (kapotte tegels, hobbelig, kuiltjes, etc.)
- stelling 3: Het is niet altijd duidelijk aangegeven waar fietsers in Nijmegen mogen fietsen
- stelling 4: Over het algemeen zijn de fietspaden in Nijmegen 's nachts goed verlicht
- stelling 5: In het centrum van Nijmegen zijn er voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers

Bij stelling 4 is nagegaan of er verschillen zijn naar leeftijd en geslacht. Jongere fietsers zeggen meer dan oudere fietsers het met de stelling eens te zijn. Van de fietsers beneden 25 jaar is 61% het eens met de stelling dat de fietspaden in Nijmegen over het algemeen 's nachts goed verlicht zijn. Onder fietsers die 55 jaar of ouder zijn is dat veel minder, namelijk 35%. Onder deze laatste groep zeggen relatief veel fietsers (50%) dat zij daar niet over kunnen oordelen (weet niet).

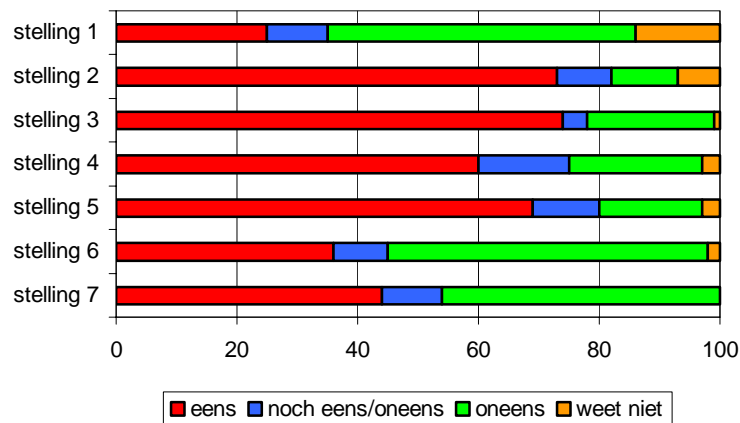
Mannelijke en vrouwelijke fietsers verschillen niet veel in hun mening ten aanzien van stelling 4. Van de mannelijke fietsers is 52% het eens en 12% het oneens met de stelling. Van de vrouwelijke fietsers is 43% het eens en 18% het oneens met de stelling. Deze percentages wijken niet veel af van het gemiddelde beeld (48% eens en 15% oneens). Onder de mannelijke fietsers zegt bovendien een bijna even grote groep als onder de vrouwelijke fietsers dat ze niet weet of de fietspaden in Nijmegen over het algemeen 's nachts goed verlicht zijn (30%, resp. 32%).



## 2.4 Fietsers wijten onveilige situaties ook vaak aan henzelf

Fietsers brengen onveilige verkeerssituaties over het algemeen meer in verband met het gedrag van fietsers dan met andere zaken. Een ruime meerderheid van de fietsers (73%) vindt dat het met de verkeersveiligheid voor fietsers in Nijmegen best wel meevalt. Iets meer dan de helft (53%) vindt echter niet dat tweerichtingen-fietspaden even veilig zijn als éénrichting-fietspaden. Maar ook iets meer dan de helft (51%) is het oneens met de gedachte dat er nogal wat fietspaden zijn waar fietsers niet veilig kunnen fietsen. Een meerderheid (60%) is van mening dat onveilige verkeerssituaties vaak aan henzelf te wijten zijn. Daar komt bij dat bijna zeven op de tien fietsers (69%) vinden dat fietsers zich over het algemeen slecht houden aan de verkeersregels. Over het eigen gedrag is men wat dit betreft (naleving verkeersregels) wat meer verdeeld. Desondanks is driekwart (74%) van mening dat fietsers bij overtredingen strenger moeten worden aangepakt. In figuur 2.4 komt naar voren hoe fietsers denken over enkele zaken die met de veiligheid van fietsers te maken hebben.

figuur 2.4 *Mening over veiligheid van fietsers op basis van enkele uitspraken (in %)*



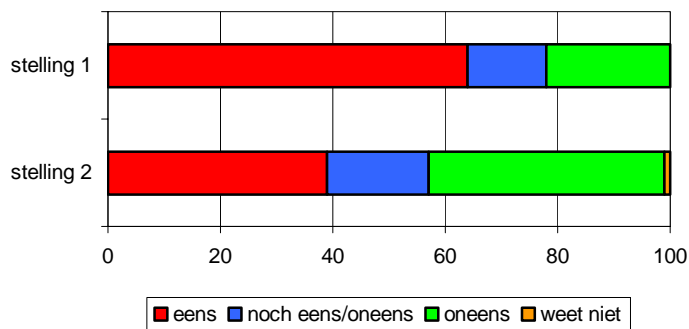
- stelling 1: Er zijn nogal wat fietspaden in Nijmegen waar fietsers niet veilig kunnen fietsen
- stelling 2: De verkeersveiligheid voor fietsers in Nijmegen valt best wel mee
- stelling 3: Fietsers moeten voor hun eigen veiligheid en die van anderen strenger aangepakt worden als ze geen licht (aan) hebben wanneer het donker is
- stelling 4: Fietsers zijn er zelf vaak de oorzaak van dat er onveilige verkeerssituaties voor fietsers ontstaan
- stelling 5: Fietsers houden zich over het algemeen slecht aan de verkeersregels
- stelling 6: Tweerichtingen-fietspaden zijn net zo veilig als éénrichting-fietspaden
- stelling 7: Ik besef dat ik als fietser zelf vaak de verkeersregels niet naleef

Met betrekking tot stelling 1 en stelling 5 is nagegaan of er verschillen zijn tussen fietsers naar herkomst (woonachtig in of buiten Nijmegen), leeftijd en geslacht. Grote verschillen zijn er wat dit betreft niet gevonden, met uitzondering van de leeftijd in relatie tot stelling 1. Jongere fietsers maken namelijk in sterkere mate kenbaar dan oudere fietsers dat zij het oneens zijn met de gedachte er nogal wat onveilige fietspaden in Nijmegen zijn. Terwijl gemiddeld 51% het oneens is met deze gedachte, is dit aandeel onder fietsers jonger dan 25 jaar hoger (62%) en onder fietsers vanaf 55 jaar lager, namelijk 42%.

## 2.5 Gezondheid belangrijkere overweging om te fietsen dan milieu

Fietsers fietsen meer omdat het gezond is dan vanwege redenen die met het milieu te maken hebben. Dat blijkt uit vergelijking van de antwoorden op twee uitspraken die de ondervraagde fietsers zijn voorgelegd over gezondheid, resp. milieu in relatie tot de reden die zij van belang achten om te fietsen. Bijna tweederde van de fietsers (64%) vindt dat haar gezondheid een reden is die veel te maken heeft met het feit dat zij fietst. Ook milieumotieven spelen weliswaar een rol, maar op kleinere schaal. Bijna vier op de tien fietsers (39%) vinden dat het milieu een reden is die veel te maken heeft met het feit dat men fietst (figuur 2.5).

figuur 2.5 Reden om te fietsen op basis van twee uitspraken (in %)



stelling 1: De reden waarom ik fiets heeft veel te maken met mijn gezondheid

stelling 2: De reden waarom ik fiets heeft veel te maken met het milieu

Nagegaan is of de reden om te fietsen te maken heeft met geslacht, leeftijd of opleiding van de fietsers. Mannelijke en vrouwelijke fietsers verschillen in hun mening zowel met betrekking tot stelling 1 als stelling 2 niet veel van elkaar. Verschil in mening is er wel naar leeftijd en opleiding.

Oudere fietsers zijn meer dan jongere fietsers van mening dat gezondheid of milieu een reden is die veel te maken heeft met het feit dat men fietst. Van de fietsers ouder dan 55 jaar vindt bijna driekwart (74%) gezondheid een reden die veel te maken heeft met het feit dat men fietst. Onder fietsers jonger dan 25 jaar is dat de ongeveer helft (49%). Daarnaast vindt 46% van de fietsers ouder dan 55 jaar het milieu een reden die veel te maken heeft met het feit dat men fietst. Onder fietsers jonger dan 25 jaar is dat aandeel minder, namelijk 24%.

Ook bij de opleiding van de fietsers is in zekere zin een relatie te zien, maar niet zo sterk als bij leeftijd. Fietsers die hoog opgeleid zijn vinden wat meer dan fietsers die lager opgeleid zijn dat gezondheid of milieu veel te maken heeft met het feit dat men fietst.

Van de hoog opgeleide fietsers zegt tweederde (66%) dat gezondheid een reden is die veel te maken heeft met het feit dat men fietst. Onder laag opgeleide fietsers is dat wat minder, namelijk 56%. Ook zeggen wat meer hoog opgeleide fietsers (44%) dat milieu een reden is die veel bijdraagt aan het feit dat men fietst dan onder laag opgeleide fietsers (34%).

*Conclusies algemeen fietsklimaat:*

- Fietsers hebben over het algemeen een gunstig oordeel over het fietsklimaat in Nijmegen: gemiddeld geven zij een 7 als rapportcijfer hiervoor.
- Bijna de helft (47%) van de fietsers vindt echter dat er nogal wat fietspaden in Nijmegen zijn die er niet goed bij liggen en eveneens ongeveer de helft (48%) is van mening dat de stallingsmogelijkheden voor fietsers in het centrum onvoldoende zijn.
- Bijna driekwart (73%) van de fietsers vindt dat het met de verkeersveiligheid van de fietsers in Nijmegen best wel meevalt.
- Een meerderheid (60%) denkt zelfs dat onveilige verkeerssituaties vaak aan henzelf te wijten zijn.

## 3 De veranderingen op de routes

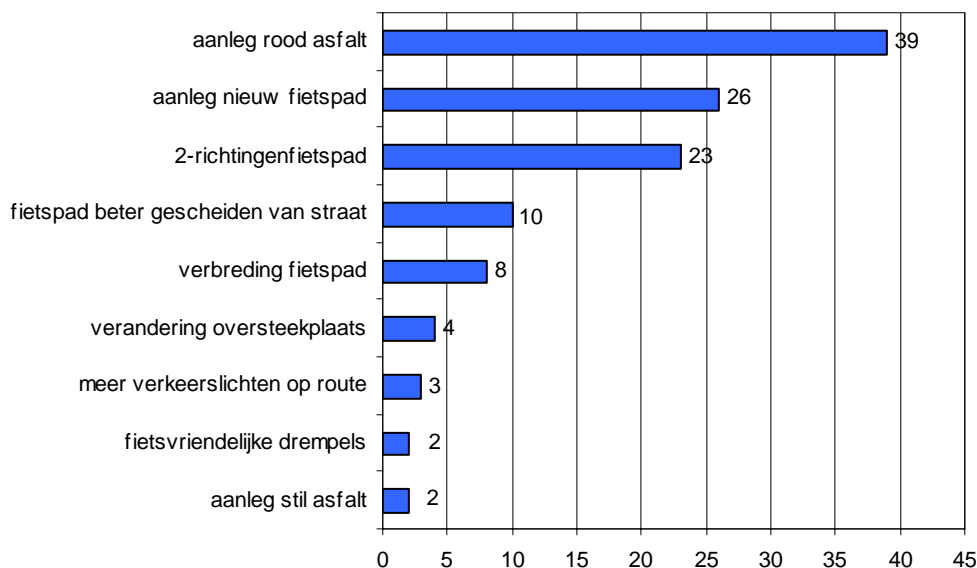
### 3.1 Fietsers weten over het algemeen wat er is veranderd

Op verschillende fietsroutes in de stad zijn reeds verbeteringen aangebracht. Het gaat hier bijvoorbeeld om de aanleg van rode asfalt fietsstroken, verbetering van de scheiding met de straat, de aanleg van een twee-richtingen fietspad, verbetering van oversteekplaatsen voor fietsers, de aanleg van een nieuw fietspad of verbreding van het fietspad.

Fietsers weten over het algemeen dat er iets veranderd is op de route waar een maatregel is genomen. Want van de fietsers die ondervraagd zijn op de routes waar iets is veranderd, geeft driekwart aan te weten dat er iets is gewijzigd. Een kwart maakt kenbaar dat het de verandering niet heeft opgemerkt.<sup>3</sup> Zoals te verwachten was valt de verandering meer op naarmate men vaker op de route fietst. Van degenen die gemiddeld per week 1 dag of minder fietsen op de route zegt 68% dat men de verandering heeft opgemerkt. Van degenen die per week gemiddeld 4 dagen of meer op de route fietsen zegt naar verhouding een veel grotere groep, namelijk 79%, de verandering opgemerkt te hebben.

Aan degenen die aangeven te weten dat er iets is veranderd is vervolgens gevraagd wat er volgens hen dan is veranderd. Op deze vraag mocht men drie antwoorden geven. In figuur 3.1 zijn deze antwoorden te zien. Alleen veranderingen die door minimaal 2% van de betreffende respondenten is genoemd, zijn in de figuur opgenomen. Veranderingen die het meest worden genoemd zijn de aanleg van rood asfalt, de aanleg van een nieuw fietspad en de aanleg van een twee-richtingen fietspad. Omdat men meer dan een verandering mocht noemen, komt het totale percentage in de figuur uit op meer dan 100%.

figuur 3.1 *Wat is er veranderd op fietspad?  
(in % van degenen die zeggen dat er iets is veranderd)*



<sup>3</sup> Het gaat hier om de mening van fietsers die zijn aangehouden op routes waar een maatregel is genomen. Fietsers die voor het onderzoek zijn aangehouden bij de afslag St. Annastraat / Hatertseweg zijn hier buiten beschouwing gelaten omdat op deze route nog geen maatregel is genomen.

De aanleg van rood asfalt wordt zoals verwacht voornamelijk genoemd op routes waar dit asfalt is aangelegd (Wijchenseweg na Takenhofplein, Schutterspad, Hatertseveldweg en Groesbeekseweg). De aanleg van een nieuw fietspad wordt uiteraard genoemd door de fietsers bij de Sporkuil en Staddijk (viaduct A73). Fietsers op de Staddijk (viaduct A73) noemen daarnaast naar verhouding veel de betere scheiding van het fietspad met de straat. Fietsers op het Keizer Karelplein is het meest opgevallen dat men nu in twee richtingen kan fietsen (twee-richtingen fietspad). Fietsers op de Groesbeekseweg is niet alleen opgevallen dat er rood asfalt, maar ook stil asfalt is aangelegd. Meer dan fietsers op andere routes vinden fietsers op de Hatertseveldweg dat de route is veranderd door fietsvriendelijke drempels en door de oversteeksituatie voor fietsers.

*foto 1: rood en stil asfalt op de Groesbeekseweg*



*foto 2: tweerichtingen fietspad op het Keizer Karelplein*



### 3.2 Fietzers vinden verandering verbetering, maar fietsen niet meer of minder

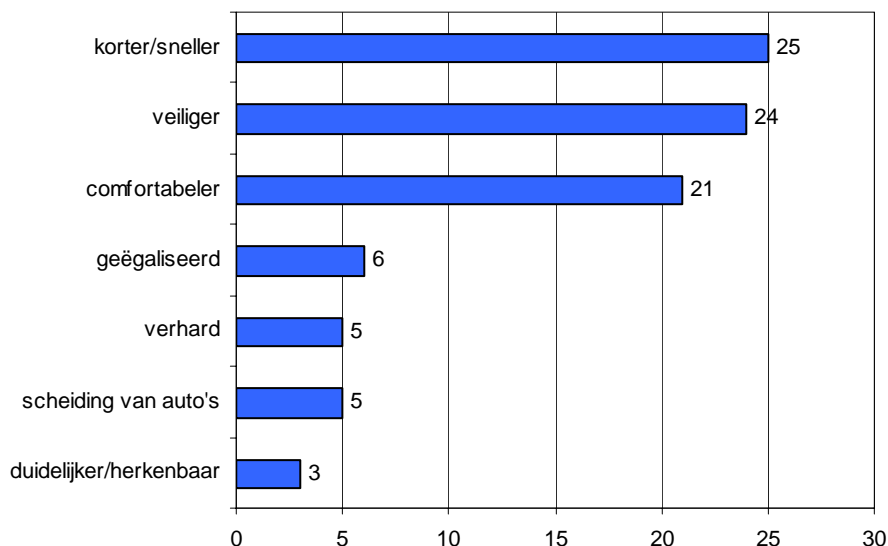
Veel fietsers vinden de maatregelen die op de fietsroutes zijn genomen een verbetering. Van degenen die zeggen de verandering opgemerkt te hebben zegt maar liefst 85% dat deze verandering een verbetering is (tabel 3.1).

tabel 3.1 Mening verandering fietsroute (in %)	%
verbetering	85%
verslechtering	7%
noch verbetering noch verslechtering	5%
zowel verbetering als verslechtering	3%

Vooraf fietsers in de Spoorkuil, Schutterspad en Staddijk (viaduct A73) vinden de veranderingen die daar op de routes zijn doorgevoerd een verbetering (meer dan 90% van de fietsers op deze routes zegt dat de verandering een verbetering is). Fietzers op het Keizer Karelplein zijn in vergelijking met fietsers op andere routes niet zo enthousiast over de verandering. Weliswaar vindt bijna tweederde (64%) de verandering een verbetering (men kan op het Keizer Karelplein nu in twee richtingen fietsen), maar daarentegen is bijna een kwart (23%) van mening dat de verandering een verslechtering is, terwijl dit gemiddeld maar 7% is.

Aan degenen die vinden dat er sprake is van een verbetering is gevraagd waarom men vindt dat de verandering is verbeterd. Redenen voor verbeteringen die naar verhouding veel genoemd worden zijn: route is korter/snelser geworden, route is veiliger geworden en fietsen is comfortabeler geworden. In figuur 3.2 zijn deze redenen te zien. Alleen redenen die door minimaal 3% zijn genoemd door degenen die vinden dat er sprake is van een verbetering zijn in de figuur opgenomen.

figuur 3.2 Redenen verbetering fietsroutes (in %)



Van de drie meest genoemde redenen is nagegaan voor welke routes die met name gelden.

Routes die volgens fietsers korter en sneller zijn geworden zijn vooral de Spoorkuil en het Keizer Karelplein. Gemiddeld zegt 25% van degenen die de route een verbetering vinden dat de route korter en sneller geworden. Onder fietsers in de Spoorkuil en op het Keizer Karelplein is dit aandeel veel hoger, namelijk resp. 72% en 59%.

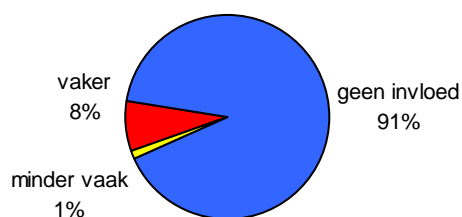
Routes die volgens fietsers veiliger zijn geworden zijn vooral Staddijk (viaduct A73) en ook enigszins Groesbeekseweg. Gemiddeld vindt 24% van de ondervraagde fietsers die de route een verbetering vinden dat de route veiliger is geworden. Onder fietsers bij Staddijk (viaduct A73) en op de Groesbeekseweg is dat resp. 80% en 38%. Het is niet verwonderlijk dat fietsers op Staddijk (viaduct A73) de huidige situatie veel veiliger vinden in vergelijking met fietsers op andere routes. Op Staddijk kan men nu gescheiden van auto's fietsen en de ruimte om te fietsen is breder geworden.

Routes die comfortabel zijn geworden volgens fietsers zijn vooral Schutterspad en Hatertseveldweg. Gemiddeld vindt 21% van degenen die zeggen dat er sprake is van een verbetering de route comfortabeler geworden. Onder fietsers van het Schutterspad de Hatertseveldweg is dat resp. 57% en 45%.

In tabel 3.1 is naar voren gekomen dat er naar verhouding niet zo veel fietsers zijn die de verandering een verslechtering vinden. Voor zover hiervan sprake is, is dat volgens fietsers vooral het geval op het Keizer Karelplein en op de Wijchenseweg (na Takenhofplein). Voor verslechtering van het Keizer Karelplein noemen fietsers vooral de volgende redenen: fietsstroken te smal, beide richtingen niet voldoende gescheiden, er wordt ook linksom op het plein gereden, situatie verwarrend en onverwachte tegenliggers. De verslechtering van de Wijchenseweg (na Takenhofplein) heeft volgens fietsers vooral betrekking op een gevaarlijke bocht die er nu op de route is.

De veranderingen van de fietsroutes hebben er niet toe geleid dat fietsers over het algemeen vaker of minder vaak zijn gaan fietsen. Want maar liefst negen op de tien fietsers bij wie de verandering is opgevallen maken kenbaar dat de verandering geen invloed heeft gehad op het fietsgebruik (figuur 3.3).

figuur 3.3 Heeft verandering geleid tot vaker of minder vaak fietsgebruik? (in%)



### 3.3 Fietsers noemen verschillende vervelende plekken voor fietsers in de stad

Zoals verwacht vinden fietsers dat er verschillende vervelende of lastige plekken bestaan voor fietsers in de stad. Deze vervelende plekken liggen zowel op de routes die deel uitmaken van dit onderzoek (grotendeels de aangepakte routes) als op routes elders in de stad.

#### 3.3.1 Vervelende plekken op routes van onderzoek

Van alle fietsers die zijn ondervraagd geeft zeker de helft (53%) te kennen dat er nog vervelende plekken zijn op de route waarop men is aangehouden voor het onderzoek. Volgens de rest (47%) is dat niet het geval.

Vooraf fietsers die zijn aangehouden voor het onderzoek bij de Hatertseveldweg (voor de Groenestraat), bij de St. Annastraat (afslag Hatertseweg) en bij de Spoorkuil (St. Annastraat) maken kenbaar dat er vervelende plekken zijn op de route. Fietsers die zijn aangehouden voor het onderzoek op de Groesbeekseweg (kruising Coehoornstraat) vinden dat het minst (tabel 3.2).

Tabel 3.2 Vervelende plekken op aangehouden routes voor onderzoek?

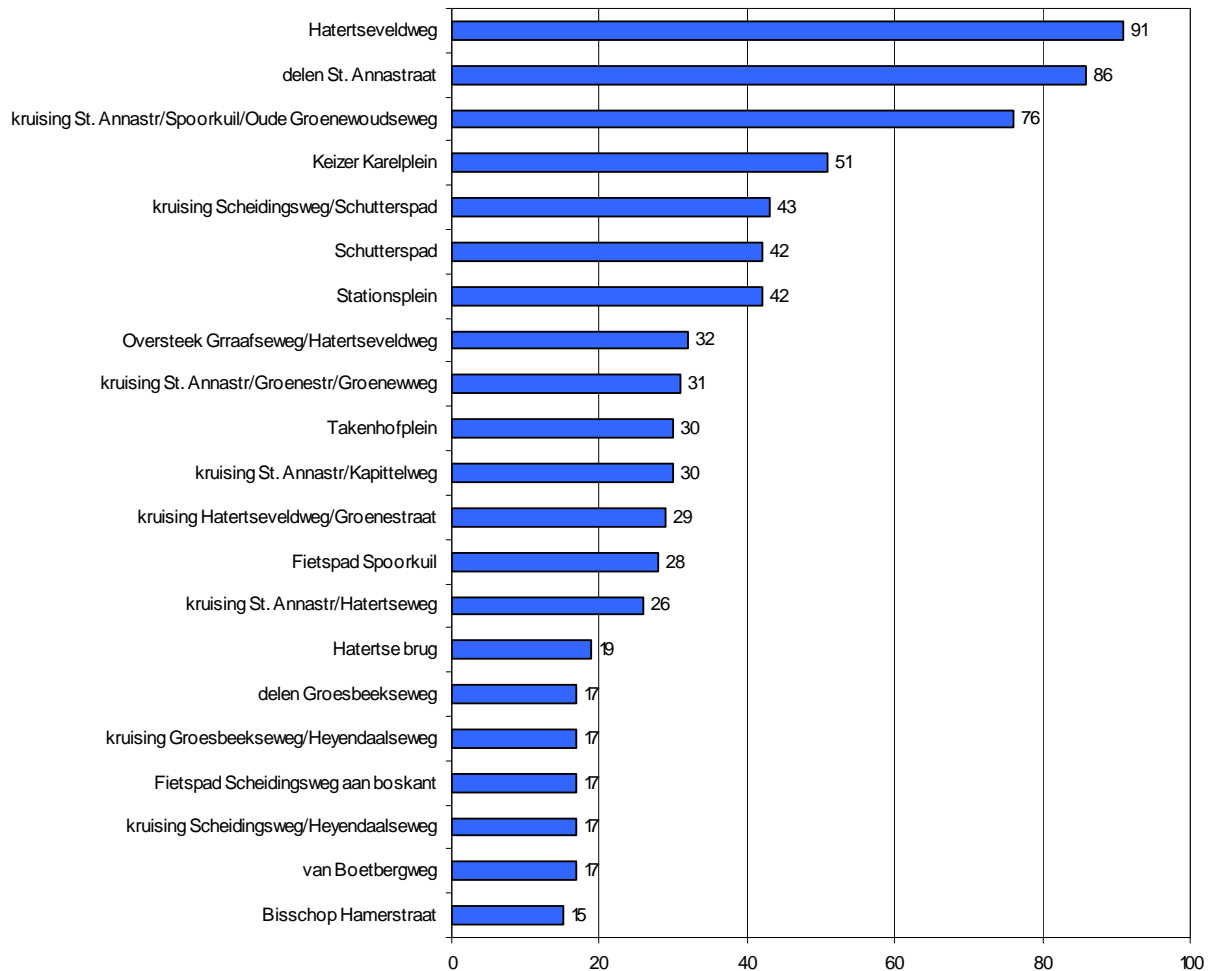
Aangehouden route voor onderzoek	Vervelende plekken?	
	ja	nee
Wijchenseweg (na Takenhofplein)	44%	56%
Hatertseveldweg (voor Groenestraat)	70,5%	29,5%
Spoorkuil (St. Annastraat)	65,5%	34,5%
Groesbeekseweg (kruising Coehoornstraat)	33%	67%
Schutterspad	57,5%	42,5%
St. Annastraat (afslag Hatertseweg)	70%	30%
Staddijk (viaduct A73)	41%	59%
Keizer Karelplein	42%	58%
gemiddeld	53%	47%

Aan degenen die vinden dat er vervelende plekken zijn voor fietsers op de aangehouden routes voor het onderzoek (oftewel deel uitmaken van dit onderzoek), is gevraagd waar en welke deze zijn. Men mocht drie vervelende plekken noemen. In figuur 3.4 is (in absolute zin) te zien waar deze plekken zijn. Alleen plekken die minimaal 15 keer zijn genoemd zijn in de figuur opgenomen.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Op de vraag waar er vervelende of lastige plekken zijn hebben fietsers geen exacte punten op de routes aangeduid, maar hebben ze meer verwezen naar de algemene situatie van de route, delen van de routes of kruisingen. Het aanduiden van exacte punten op de routes waar deze vervelend of lastig zijn is bijna onmogelijk. Indien vervelende plekken zijn genoemd is doorgevraagd naar de klachten die men aldaar ervaart teneinde een beter beeld te krijgen wat men precies als lastig of vervelend ervaart.



figuur 3.4 *Vervelende plekken op routes die deel uitmaken van onderzoek (absoluut)*



Veel genoemde plekken op de routes die deel uitmaken van het onderzoek die als vervelend of lastig worden ervaren zijn de Hatertseveldweg, sommige delen van de St. Annastraat en de kruising St. Annastraat/Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg. Ook het Keizer Karelplein, de kruising Scheidingsweg/Schutterspad, het Schutterspad en het Stationsplein vinden naar verhouding veel fietsers vervelend of lastig. Daarnaast zijn er enkele kruisingen en plekken die wat minder worden genoemd, maar ook als vervelend worden ervaren door fietsers. Bijvoorbeeld: de kruising St. Annastraat/Groenestraat/Groenewoudseweg, de kruising St. Annastraat/Kapittelweg, de kruising Hatertseveldweg/Groenestraat, de oversteek Graafseweg/ Hatertseveldweg en Takenhofplein.

Van de meest genoemde plekken die als vervelend of lastig worden ervaren is nagegaan wat er als vervelend of lastig wordt ervaren.

De Hatertseveldweg vinden fietsers te druk of te smal. Verder klagen ze over de geparkeerde auto's in deze straat en over de slechte bestrating of het wegdekonderhoud.

*foto 3: Hatertseveldweg: smal en geparkeerde auto's langs de weg*



Relatief veel klagen fietsers ook over een aantal delen in de St. Annastraat. Het gaat hier om de slechte bestrating of het wegdekonderhoud, de slechte afwatering, het drukke of te smalle fietspad en de slechte fysieke aansluiting van het fietspad op de rijweg. De kruising St. Annastraat/Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg vinden fietsers vervelend omdat het te druk, onoverzichtelijk/verwarrend en gevaarlijk is. Daarnaast vinden ze dat er hier sprake is van een slechte afstelling van de verkeerslichten.

*foto 4: Kruising St. Annastraat/Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg: onoverzichtelijk, gevaarlijk*



De situatie op het Keizer Karelplein vinden fietsers vervelend omdat ze rekening moeten houden met auto's die rechtsaf door rood rijden, er sprake is van een tweerichtingen fietspad en de verkeerslichten volgens fietsers slecht zijn afgesteld.

In tabel 3.3 zijn de meest genoemde knelpunten samengevat op de locaties die deel uitmaken van het onderzoek.

*Tabel 3.3 Meest genoemde knelpunten op enkele locaties van onderzoek*

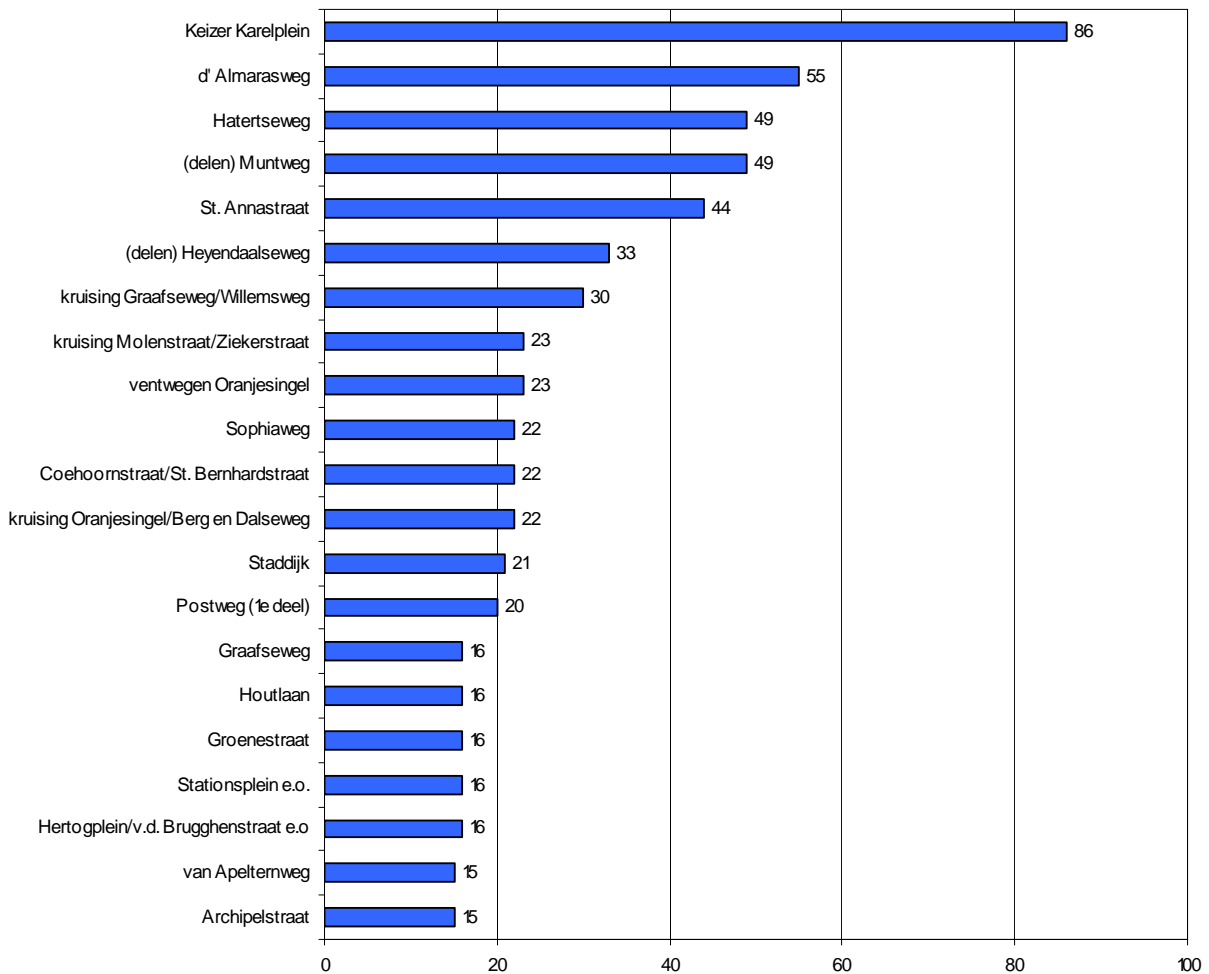
Locatie	Knelpunt
Hatertseveldweg	Druk, smal, geparkeerde auto's
(delen) St. Annastraat	Slechte bestrating, slecht wegdek, slechte afwatering, druk, smal fietspad
Kruising St. Annastraat/ Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg	Druk, onoverzichtelijk, verwarrend, gevaarlijk
Keizer Karelplein	Auto's rechts af rijden door rood, tweerichtingen fietspad, verkeerslichten slecht afgesteld

### 3.3.2 Vervelende plekken op andere routes dan routes van onderzoek

Aan fietsers is niet alleen gevraagd of er lastige plekken zijn op de routes die deel uitmaken van het onderzoek. Bij hen is ook geïnformeerd of er lastige plekken zijn voor fietsers elders in de stad.

Van alle ondervraagde fietsers geven bijna zes op de tien (58%) te kennen dat er ook vervelende plekken op andere plaatsen in de stad zijn. Volgens de rest (42%) is dat niet het geval. Aan degenen die vinden dat er vervelende plekken op andere plaatsen in de stad zijn is eveneens gevraagd waar en welke deze zijn. Men mocht drie vervelende plekken noemen. In figuur 3.5 is te zien (in absolute zin) waar men vindt dat deze plekken zijn. Alleen plekken die minimaal 15 keer zijn genoemd zijn in de figuur opgenomen. Hierbij komen ook plekken voor die verwijzen naar routes die deel uitmaken van dit onderzoek. Dit komt omdat fietsers die zijn aangehouden op een bepaalde route voor het onderzoek klachten kunnen hebben over andere routes die ook deel uitmaken van het onderzoek.

figuur 3.5 Vervelende plekken op andere routes dan van onderzoek (absoluut)



Veel plekken die fietsers vervelend vinden en die liggen op andere plaatsen dan op de routes waar men is aangehouden voor het onderzoek zijn het Keizer Karelplein, d'Almarasweg, Hatertseweg, (delen van de) Muntweg, St. Annastraat, (delen van de) Heyendaalseweg en kruising Graafseweg/Willemsweg.

Op het Keizer Karelplein vindt men vooral het tweerichtingenverkeer voor fietsers gevaarlijk. Verder vindt men de situatie op het plein gevaarlijk doordat auto's wel eens door rood rijden. Ook het slechte wegdek (oneffenheden op gedeelten waar gefietst wordt) en de slecht afgestelde verkeerslichten worden genoemd, maar in mindere mate.

Van de d'Almarasweg vinden fietsers vooral dat hier te smalle fietsstroken zijn en de situatie te druk is voor fietsers. Vervelend op de Hatertseweg vinden fietsers vooral het slechte wegdek op bepaalde delen voor fietsers in de straat (oneffenheden in tegels op het fietspad).

De situatie op delen van de Muntweg vindt men te smal en te druk voor fietsers. Bovendien vinden fietsers de situatie op bepaalde plekken in de Muntweg onveilig vanwege het autoverkeer. De klachten over de St. Annastraat betreffen het slechte wegdek op bepaalde delen voor fietsers op deze straat (oneffenheden op tegelpad).

Op enkele plaatsen van de Heyendaalseweg vinden fietsers de situatie vooral te druk of te smal. Ook is volgens hen op bepaalde delen van de straat sprake van een slecht wegdek en een onoverzichtelijke situatie, o.a. vanwege geparkeerde auto's.

De klachten over de kruising Graafseweg/Willemsweg betreffen vooral de slecht afgestelde verkeerslichten. Ook vindt men de situatie aldaar verwarrend wanneer men linksaf moet slaan.

In tabel 3.4 zijn de meest genoemde knelpunten samengevat op locaties waar men zelf niet is aangehouden voor het onderzoek.

*Tabel 3.4 Meest genoemde knelpunten op locaties waar men zelf niet is aangehouden voor het onderzoek*

Locatie	Knelpunt
Keizer Karelplein	Tweerichtingen fietspad gevaarlijk, auto's rijden wel eens door rood
D' Almarasweg	Smalle fietsstroken, druk voor fietsers
Hatertseweg	Slecht wegdek op bepaalde delen
Muntweg	Smal, druk, onveilig
St. Annastraat	Slecht wegdek op bepaalde delen
Heyendaalseweg	Druk, smal
Kruising Graafseweg/Willemsweg	Slecht afgestelde verkeerslichten, verwarrend voor fietsers die links af moeten

*Conclusies verandering routes:*

- Driekwart van de fietsers weet dat er iets is gewijzigd op de route waar men is aangehouden voor het onderzoek.
- Veranderingen die het meest genoemd worden zijn: aanleg rood asfalt, aanleg nieuw fietspad en aanleg tweerichtingen fietspad.
- Veel fietsers (85% van degenen die de verandering gemerkt hebben) vinden de verandering een verbetering.
- Verbeteringen die naar verhouding veel genoemd worden zijn: route is korter/snelser geworden, route is veiliger geworden en fietsen is comfortabeler geworden.
- Vooral fietsers bij Staddijk (viaduct A73) vinden dat de route daar veiliger is geworden (op Staddijk kan men nu gescheiden van auto's fietsen).
- De veranderingen hebben er niet toe geleid dat fietsers vaker zijn gaan fietsen.
- Zeker de helft (53%) vindt dat er nog knelpunten op de route zijn waarop men is aangehouden voor het onderzoek en bijna zes op de tien fietsers (58%) zeggen dat er ook andere locaties zijn in de stad met knelpunten.
- Locaties met knelpunten die veel genoemd worden zijn: Hatertseveldweg (druk, smal), delen St. Annastraat (slecht wegdek, slechte afwatering, smal), kruising St. Annastraat/Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg (onoverzichtelijk, verwarrend, gevaarlijk), Keizer Karelplein (tweerichtingen fietspad gevaarlijk), d'Almarasweg (smal, druk), delen Hatertseweg (slecht wegdek) en Muntweg (smal, druk gevaarlijk).

## 4 De fietscampagne

In de derde week van april 2006 is in Nijmegen gestart met een fietscampagne in het kader van schone lucht. Deze heeft geduurd tot medio september 2006. Doel van de campagne is geweest om het fietsgebruik te stimuleren. Ten tijde van het onderzoek waren er verschillende posters in de stad waarop de slogan van de campagne "je bereikt meer met de fiets" te zien was. Ook in de media (Gelderlander, Radio Nijmegen, De Brug, Kabelkrant) is er ten tijde van het onderzoek aandacht besteed aan de campagne.

Na het onderzoek zijn in het kader van de campagne nog 20.000 boemerangkaarten gedrukt met de tekst "je bereikt me met de fiets". Deze kaarten kon men op verschillende plekken in de stad gratis meenemen. Ook zijn na het onderzoek nog twee fietsmarkten gehouden op het Mariënburgplein in Nijmegen. De eerste was op 2 juli 2006. De tweede was op 16 september 2006, waarmee de fietscampagne ook werd afgesloten.

Begin 2006 was er een spandoek op het Keizer Karelplein om fietsers er op attent te maken dat er in twee richtingen op het plein gefietst kan worden. Het spandoek had niets te maken met de fietscampagne.

### 4.1 Een op de drie heeft gehoord of iets gezien van fietscampagne

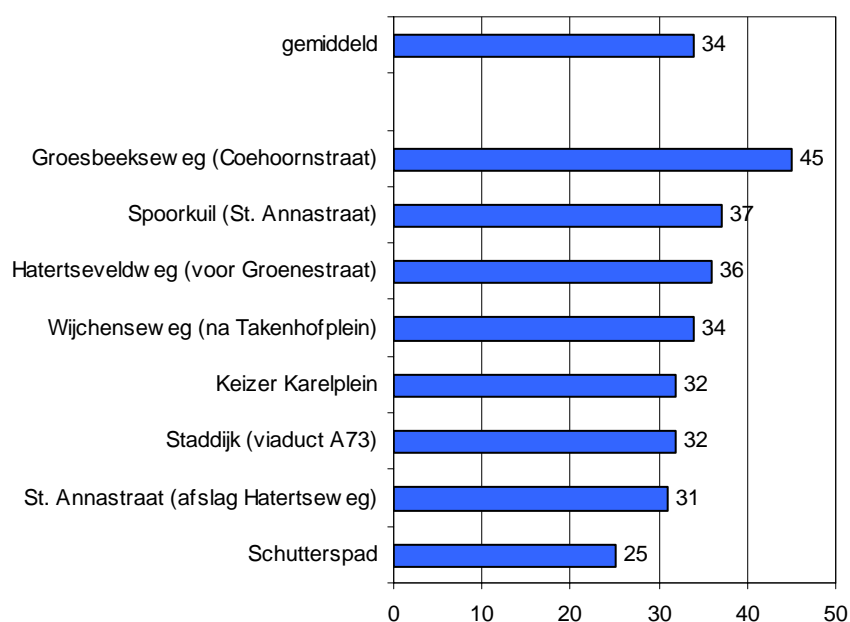
Ongeveer eenderde van de ondervraagde fietsers (34%) geeft te kennen dat zij de slogan van de fietscampagne "je bereikt meer met de fiets" wel eens heeft gezien of gehoord.

Tweederde van de fietsers (66%) zegt deze slogan niet gezien of gehoord te hebben.

Het feit dat men de slogan heeft gezien of gehoord heeft weinig te maken met herkomst (in of buiten Nijmegen woonachtig), opleiding, geslacht, inkomen of leeftijd van de fietsers.

Wel is er een verschil gevonden bij fietsers die op bepaalde routes zijn aangehouden voor het onderzoek. Fietsers die aangehouden zijn voor het onderzoek op de Groesbeekseweg (kruising Groesbeekseweg/ Coehoornstraat) geven in wat sterkere mate te kennen de slogan gezien of gehoord te hebben dan fietsers die op andere routes voor het onderzoek zijn aangehouden. Van de fietsers op de Groesbeekseweg zegt 45% de slogan gehoord of gezien te hebben, terwijl dat gemiddeld 34% is. Fietsers op het Schutterspad hebben juist in wat mindere mate de slogan gezien of gehoord. Onder deze groep is dat namelijk bij 25% het geval.

figuur 4.1 % fietsers per route dat fietscampagne gehoord of gezien heeft



## 4.2 Slogan fietscampagne vooral via posters bekend

De slogan van de fietscampagne is vooral bekend geweest via posters in de stad. Meer dan de helft (58%) van de fietsers die de slogan wel eens heeft gezien of gehoord zegt namelijk dat ze deze slogan op een poster is tegen gekomen. Ten tijde van het onderzoek waren er nog geen boemerangkaarten gedrukt ter promotie van de fietscampagne. Deze mogelijkheid is dan ook door fietsers niet genoemd. Van de fietsers die de slogan wel eens gezien of gehoord hebben, zegt naar verhouding een groot aantal dat ze niet meer weten waar zij dat hebben gezien of gehoord. In tabel 4.1 is in absolute en in relatieve zin te zien waar men de slogan van de fietscampagne "je bereikt meer met de fiets" heeft gezien of gehoord. In de tabel zijn alleen de antwoorden te zien die minimaal drie keer zijn genoemd. Het totale percentage in tabel 4.2 komt uit op meer dan 100%, omdat men op de vraag waar men de slogan gezien of gehoord heeft drie antwoorden mocht geven.

tabel 4.1 Waar slogan gezien of gehoord?	abs	%
op posters in stad	284	58%
weet niet meer waar	77	16%
De Gelderlander	55	11%
De Brug	51	10%
Radio Nijmegen	18	4%
Tv (Kabelkrant)	12	3%
via via	10	2%
spandoek	6	1%
internet	3	1%
folder	3	1%

## 4.3 Tweederde vindt campagne belangrijk om meer te fietsen

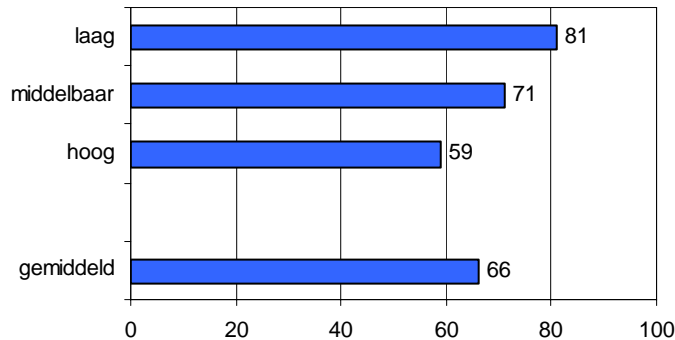
In het onderzoek zijn verschillende uitspraken aan de ondervraagde fietsers voorgelegd om na te gaan hoe zij denken over een aantal zaken in relatie tot het fietsen. Een van deze uitspraken heeft betrekking gehad op de fietscampagne. Men kon aangeven in hoeverre men het eens is met de uitspraak dat het voeren van een fietscampagne een belangrijk middel is om meer mensen op de fiets te krijgen. Tweederde van de ondervraagden geeft te kennen het eens te zijn met deze uitspraak. Bijna een kwart maakt kenbaar het hiermee niet eens te zijn (figuur 4.2). Uit dit resultaat kan worden afgeleid dat fietsers over het algemeen van mening zijn dat bewustzijnsbeïnvloeding in belangrijke mate bijdraagt dat er meer gefietst wordt.

figuur 4.2 *Het voeren van een fietscampagne is een belangrijk middel om meer mensen op de fiets te krijgen (in %)*

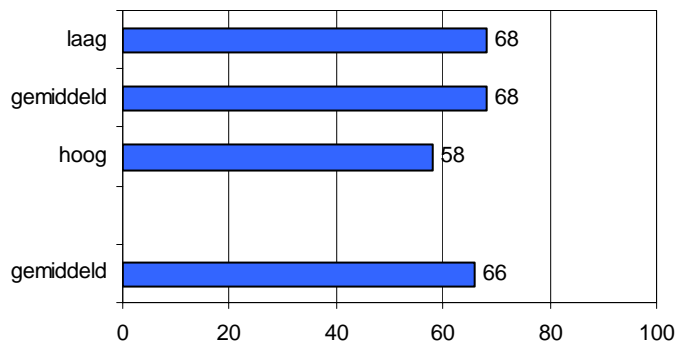


Fietsers verschillen wat betreft hun herkomst, leeftijd en geslacht niet zo veel in hun mening of de fietscampagne een belangrijk middel is om meer mensen op de fiets te krijgen. Iets anders ligt dat met de opleiding en in zekere zin ook met het inkomen van de fietsers. Fietsers met een lage opleiding vinden naar verhouding veel meer dan fietsers met een hoge opleiding dat de fietscampagne een belangrijk middel is om het fietsgebruik te beïnvloeden. Ook fietsers met een laag inkomen vinden dat meer dan fietsers met een hoog inkomen.

figuur 4.3 % per opleidingsniveau dat het eens is met de stelling: fietscampagne is een belangrijk middel om meer mensen op de fiets te krijgen



figuur 4.4 % per inkomensgroep dat het eens is met de stelling: fietscampagne is een belangrijk middel om meer mensen op de fiets te krijgen



*Conclusies fietscampagne:*

- Eenderde van de fietsers geeft te kennen dat zij de slogan van de fietscampagne "Je bereikt meer met de fiets" heeft gezien of gehoord.
- Tweederde van de fietsers denkt dat een fietscampagne belangrijk is om meer mensen te laten fietsen.



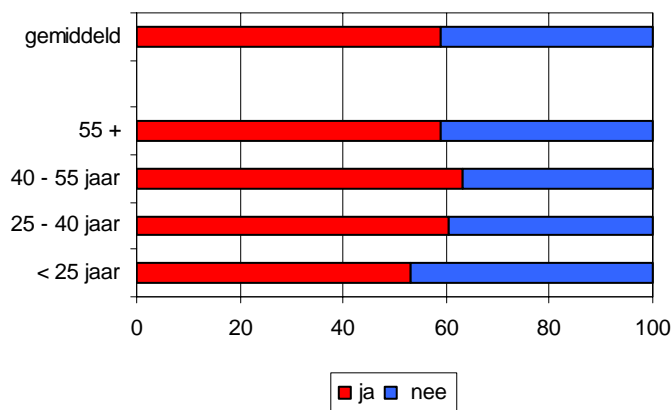
## 5 Inspanningen gemeente

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is o.a. gericht op bevordering van het fietsgebruik. Via maatregelen wordt getracht de positie van de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen, ook op de lange termijn, te versterken. Dat gebeurt bijvoorbeeld via het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2003-2012, waarin investeringen staan geprogrammeerd ter verbetering van de kwaliteit van de fietspaden. Fietsers merken misschien wel dat er iets aan de fietsinfrastructuur wordt gedaan, maar hoeven zich er niet altijd van bewust te zijn dat de gemeente zich hiervoor beleidsmatig inspant. In het onderzoek is derhalve nagegaan in hoeverre fietsers weten dat de gemeente zich inspant om het fietsgebruik in de stad te bevorderen, hoe zij deze inspanningen waarderen en hoe zij denken dat het fietsklimaat in Nijmegen aantrekkelijker gemaakt kan worden.

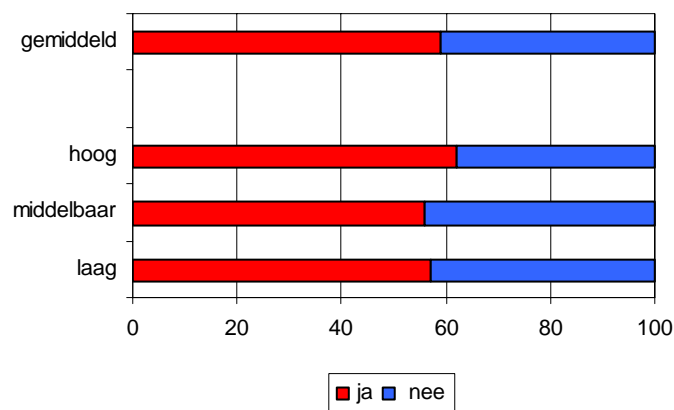
### 5.1 Meerderheid fietsers weet van inspanningen

Bijna zes op de tien fietsers (59%) zeggen gemiddeld dat zij weten dat de gemeente Nijmegen zich inspant om het fietsgebruik te bevorderen. Ongeveer vier op de tien (41%) zeggen gemiddeld dat niet te weten. Het feit dat fietsers zeggen dit te weten of niet te weten heeft weinig te maken met leeftijd, opleiding, herkomst of geslacht van de fietsers. Het beeld van de verschillende groepen waar het hier om gaat, wijkt namelijk niet veel af van het gemiddelde beeld hierover (figuur 5.1 tot en met 5.3).

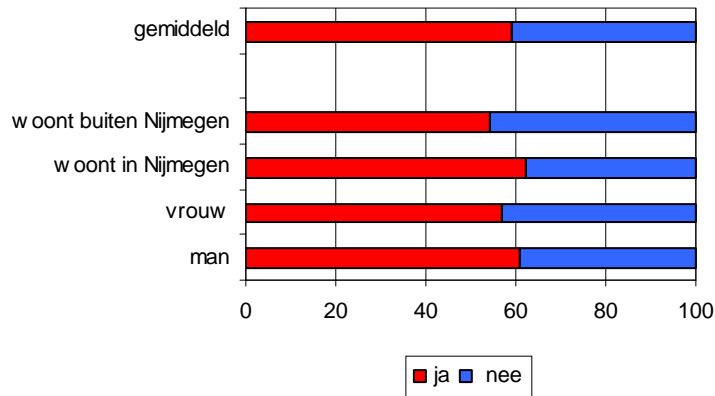
figuur 5.1 Weet men dat de gemeente zich inspant voor bevordering fietsgebruik? (in % per leeftijdsgroep)



figuur 5.2 Weet men dat de gemeente zich inspant voor bevordering fietsgebruik? (in % naar opleidingsniveau)



figuur 5.3 Weet men dat de gemeente zich inspant voor bevordering fietsgebruik? (in % naar herkomst en geslacht)

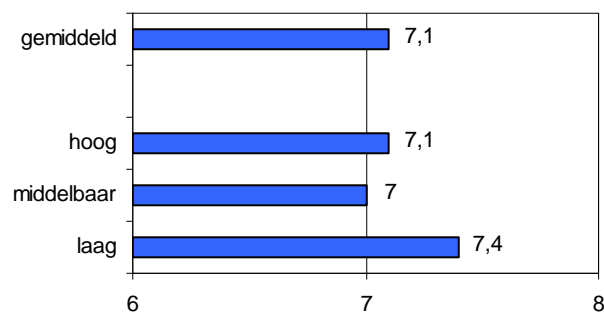


## 5.2 Fietsers oordelen gunstig over inspanningen gemeente Nijmegen

Aan fietsers die weten dat de gemeente Nijmegen zich inspant om het fietsen in de stad te bevorderen is gevraagd of zij een rapportcijfer voor deze inspanningen willen geven van 0 tot en met 10. Fietsers die op de hoogte zijn van de inspanningen, hebben een gunstig oordeel hierover. Gemiddeld geven zij namelijk een 7.1 als rapportcijfer voor deze inspanningen.

Fietsers verschillen in hun waardering voor deze inspanningen niet zo veel wat betreft leeftijd, herkomst en geslacht (de waardering varieert hier van 7.0 tot en met 7.2). Wel is er enigszins een verschil naar opleidingsniveau. Laag opgeleide fietsers hebben namelijk iets meer waardering voor de inspanningen van de gemeente dan fietsers die een middelbare of hoge opleiding hebben (7.4 tegenover 7, resp. 7.1).

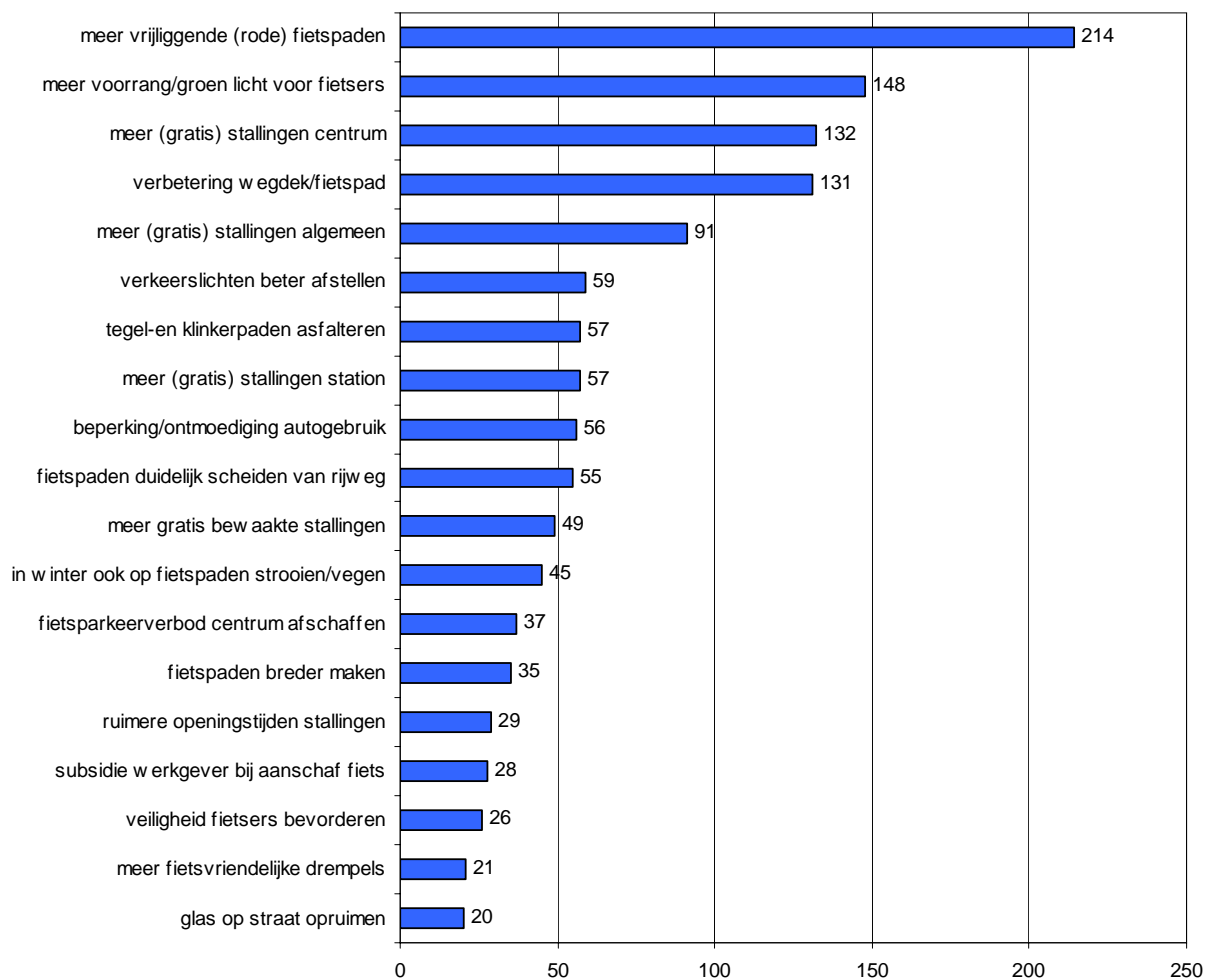
figuur 5.4 Rapportcijfer voor inspanningen gemeente Nijmegen naar opleidingsniveau



### 5.3 Verbetering comfort en veiligheid maakt fietsen aantrekkelijker

Zeker zeven op de tien fietsers (72%) zijn van mening dat het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker gemaakt kan worden. Ruim een kwart (27%) weet het niet of heeft hier geen ideeën over. Aan degenen die vinden dat het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker gemaakt kan worden, is gevraagd wat er dan hiervoor zou moeten gebeuren. Zij mochten hierop drie antwoorden geven. In figuur 5.5 zijn de resultaten hiervan in absolute aantallen te zien. Alleen zaken die minimaal 20 keer door fietsers zijn genoemd staan hierin opgenomen. Uit de figuur is af te leiden dat vooral verbetering van comfort, veiligheid, voorzieningen en kwaliteit van het wegdek/fietspad volgens fietsers zaken zijn die het fietsen aantrekkelijker kunnen maken.

figuur 5.5 Hoe kan fietsen aantrekkelijker worden gemaakt? (absolute aantallen)



Van de vier meest genoemde suggesties om het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker te maken is nagegaan of er verschillen zijn tussen fietsers die op de acht routes in de stad zijn aangehouden voor het onderzoek. Veel verschillen de fietsers op de verschillende routes niet, op twee uitzonderingen na.

Fietsers die op het Keizer Karelplein zijn aangehouden voor het onderzoek zeggen naar verhouding meer dan fietsers die op andere routes zijn aangehouden voor het onderzoek dat

er meer (gratis) stallingen in het centrum moeten komen. Gemiddeld doet 13% van degenen aan wie de vraag gesteld is deze suggestie. Onder fietsers die op het Keizer Karelplein zijn aangehouden voor het onderzoek is dat twee keer zo hoog, namelijk 26%.

Fietsers die op Staddijk (viaduct A73), Wijchenseweg (voor Takenhofplein) en Hatertseveldweg (voor Groenestraat) zijn aangehouden voor het onderzoek zeggen naar verhouding meer dan fietsers op andere routes dat er meer vrijliggende (rode) fietspaden moeten komen. Gemiddeld doet 20% van de fietsers aan wie de vraag is gesteld deze suggestie. Onder fietsers aangehouden voor het onderzoek op Staddijk (viaduct A73), Wijchenseweg (voor Takenhofplein) en Hatertseveldweg (voor Groenestraat) is dat ongeveer 30%.

*Conclusies over inspanningen gemeente:*

- Ongeveer zes op de tien fietsers (59%) zeggen dat zij weten dat de gemeente zich inspannt om het fietsgebruik te bevorderen.
- De groep die dat weet heeft een gunstig oordeel hierover, want gemiddeld geeft zij een 7.1 als rapportcijfer voor deze inspanningen.
- Zeker zeven op de tien fietsers (72%) zijn van mening dat het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker gemaakt kan worden.
- Het aantrekkelijker maken van het fietsen kan volgens deze groep vooral plaatsvinden via verbetering van comfort, veiligheid, voorzieningen en wegdek/fietspad.

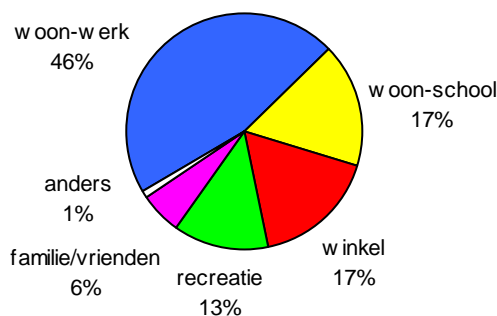
## 6 Profiel van de fietser op de routes

Hoe ziet de groep eruit voor wie de maatregelen zijn genomen? Oftewel wat kunnen we vertellen over de fietsers die we benaderd hebben voor dit onderzoek? Aan de hand van enkele vragen in de enquête is getracht een indruk van deze groep te krijgen. Bijvoorbeeld: Hoeveel dagen in de week fietsen zij gemiddeld op de route waarop ze zijn gevraagd om mee te doen aan het onderzoek? Waarom fietsen zij doorgaans op deze route? Hoe lang fietsen zij al hierop? Maken ze wel eens gebruik van een ander vervoermiddel op deze route? Hebben ze de beschikking over een auto? Rijden ze meestal zelf in een auto of meestal als passagier? Hoeveel fietsen hebben zij zelf en gaat het hier om goedkope, middenklassers of dure fietsen?

### 6.1 Relatief veel fietsers in woon-werkverkeer op routes

Bijna de helft van de fietsers op de routes die in het onderzoek betrokken zijn zegt de route doorgaans te gebruiken om naar het werk te gaan. Zoals verwacht worden de routes ook gebruikt om naar school of de opleiding te gaan, te winkelen of voor recreatieve doeleinden. Maar dat gebeurt in mindere mate dan voor het woon-werkverkeer (figuur 6.1).

figuur 6.1 Gebruiksdoel route (in %)



Fietsers die buiten Nijmegen wonen fietsen in vergelijking met Nijmeegse fietsers meer op de routes voor het woon-werkverkeer. Van de ondervraagde fietsers die buiten Nijmegen wonen fietst tweederde (67%) op de route om naar het werk te gaan, terwijl dat onder de Nijmeegse fietsers 35% is. De Nijmeegse fietser gebruikt zoals te verwachten was de route daarentegen meer om naar de winkel te gaan dan de fietser buiten Nijmegen. Van de Nijmeegse fietsers fietst ruim een op de vijf (22%) op de routes om naar de winkel te gaan. Onder de fietsers die buiten Nijmegen wonen is dat aanmerkelijk minder, namelijk 5%

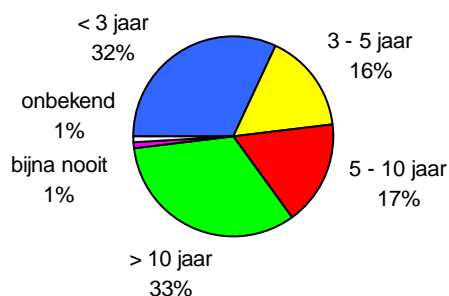
Gemiddeld fietsen de fietsers ruim drie dagen per week (3,4) op de routes waarop men is benaderd voor het onderzoek. Fietsers in het woon-werkverkeer en fietsers in het woon-schoolverkeer fietsen gemiddeld wat meer in de week op de routes. In het woon-werkverkeer zijn dat gemiddeld 4 dagen en in het woon-schoolverkeer gemiddeld 4,4 dagen in de week. Fietsers die de route gebruiken om naar de winkel te gaan maken gemiddeld wat minder gebruik van de routes, namelijk 2,5 dagen per week. Voor fietsers in het recreatieve verkeer is dat nog minder (gemiddeld 1,6 dag per week).

Fietsers uit Nijmegen maken gemiddeld per week bijna evenveel dagen gebruik van de routes als fietsers die buiten Nijmegen wonen. Voor fietsers uit Nijmegen zijn dat 3,3 dagen gemiddeld per week. Voor fietsers buiten Nijmegen gemiddeld ongeveer 3,5 dagen per week.

## 6.2 Groot deel fietsers bekend met de routes

Het grootste deel van de fietsers is bekend met de routes. Tweederde maakt namelijk kenbaar al meer dan drie jaar gebruik te maken van de routes. Eenderde doet dat zelfs al langer dan 10 jaar.

figuur 6.2 Hoe lang maakt men al gebruik van route? (in %)

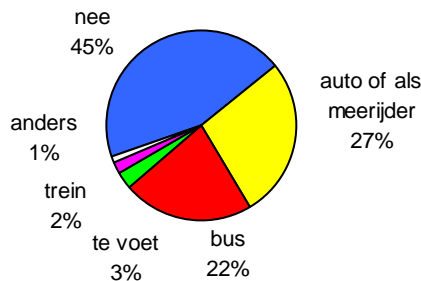


## 6.3 Meerderheid fietsers gaat ook op andere wijze naar bestemming

Om een indruk te krijgen in hoeverre men ook op andere wijze dan de fiets gebruik maakt van de routes, is in de enquête gevraagd of men behalve de fiets wel eens een ander vervoermiddel gebruikt voor de bestemming. In samenhang hiermee is bovendien geïnformeerd of de fietsers in het huishouden de beschikking hebben over een auto en of ze meestal zelf in de auto rijden of als passagier.

Om naar hun bestemming te gaan gebruiken de ondervraagde fietsers niet alleen de fiets. Iets meer dan de helft van de fietsers (55%) maakt namelijk kenbaar dat zij behalve met de fiets ook wel eens op een andere manier van de route gebruik maakt om naar haar bestemming te gaan, vooral met de auto of de bus. Ruim een kwart gebruikt ook wel eens de auto of rijdt mee als passagier in de auto. Ongeveer een op de vijf neemt ook wel eens de bus (figuur 6.3).

figuur 6.3 *Gebruikt men wel eens een ander vervoermiddel dan de fiets op de route? (in %)*



Nagegaan is of er groepen zijn die naar een bepaalde bestemming gaan en behalve de fiets daarvoor ook een bepaald vervoermiddel gebruiken. Uit de analyse blijkt dat dit vooral het geval is in het woon-schoolverkeer. Fietzers die op de onderzochte routes zeggen naar hun school of opleiding te gaan gebruiken meer dan gemiddeld ook wel eens de bus. Gemiddeld gebruikt 22% van de ondervraagde fietsers in plaats van de fiets ook wel eens de bus. Onder fietsers in het woon-schoolverkeer is dat aanmerkelijk meer, namelijk 48%.

#### 6.4 Fietzers hebben meer dan één fiets en rijden ook duurdere fietsen

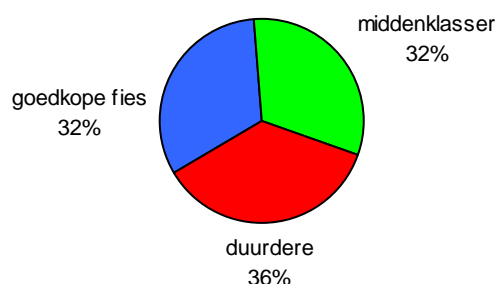
De ondervraagde fietsers bezitten gemiddeld 1,7 fiets. Onder fietsers die vinden dat ze een laag inkomen hebben is het fietsbezit (1,6) lager dan onder fietsers die vinden dat ze een hoog inkomen hebben (1,8).

Om een idee te hebben hoe het staat met de kwaliteit van de fietsen die fietsers bezitten, is in de enquête aan de fietsers gevraagd of ze een goedkope (minder dan € 100), een middenklasser (€ 100 - € 500) of een dure fiets (meer dan € 500) hebben. Indien men meer dan één fiets heeft, is de vraag ook gesteld voor de tweede en maximaal de derde fiets.

De fietsers die aan het onderzoek hebben meegedaan rijden niet alleen goedkope, maar vooral middenklassers en duurdere fietsen.

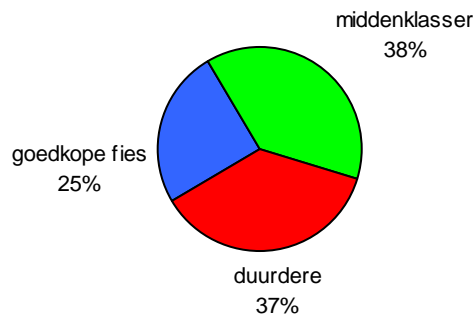
De eerste fiets die ze in hun bezit hebben is volgens de fietsers een middenklasser of een duurdere (figuur 6.4).

figuur 6.4 *Prijsklasse eerste fiets (in % van de ondervraagde fietsers)*



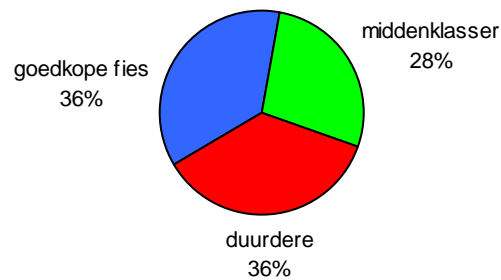
lets meer dan de helft (52%) van de fietsers maakt kenbaar naast de eerste fiets ook een tweede fiets te hebben. Van deze groep heeft ongeveer driekwart aan dat deze fiets een middenklasser of duurdere fiets is.

*figuur 6.5 Prijsklasse tweede fiets (in % van degenen die zeggen een tweede fiets te hebben)*



De groep die zegt naast twee fietsen nog een derde fiets te hebben is aanmerkelijk kleiner (14% van de fietsers). Van deze groep vindt bijna tweederde (64%) dat deze derde fiets een middenklasser of duurdere fiets is.

*figuur 6.6 Prijsklasse derde fiets (in % van degenen die zeggen een derde fiets te hebben)*

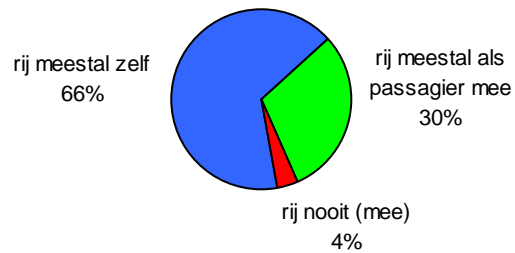




## 6.5 Fietzers fietsen niet alleen, maar rijden ook auto

De ondervraagde fietsers verplaatsen zich over het algemeen niet alleen met de fiets, maar ook met de auto. Bij bijna zeven op de tien fietsers (68%) heeft men thuis de beschikking over een auto. Bij ongeveer eenderde (32%) is dat niet het geval. Van degenen bij wie een auto in het huishouden aanwezig is rijdt tweederde meestal zelf de auto.

figuur 6.7 *Rijdt men zelf auto? (in % van degenen die thuis een auto hebben)*



### Conclusies profiel fietsers:

- Fietzers fietsen gemiddeld ruim drie dagen (3,4) per week op de routes die deel uitmaken van het onderzoek.
- De onderzochte fietsroutes worden naar verhouding veel gebruikt door fietsers in het woon-werkverkeer. Zij fietsen gemiddeld 4 dagen per week op de routes.
- Gemiddeld bezitten de ondervraagde fietsers meer dan één fiets (1,7 gemiddeld).
- Fietzers die aan het onderzoek hebben meegedaan rijden niet alleen goedkope fietsen (minder dan € 100,-), maar ook middenklassers (tussen € 100,- en € 500,-) en duurdere fietsen (meer dan € 500,-).
- Fietzers verplaatsen zich over het algemeen niet alleen met de fiets, maar ook met de auto.

## 7 Conclusies

### *Fietsklimaat gunstig, maar ook enkele minpunten*

Fietsers oordelen over het algemeen gunstig over het fietsklimaat in Nijmegen. Gemiddeld geven zij hiervoor namelijk een 7 als rapportcijfer. Verder is het overgrote deel van de fietsers van mening dat je in Nijmegen goed met de fiets van een willekeurig punt naar een ander punt in de stad kunt komen. Daarnaast vindt ongeveer driekwart dat er in de stad best wel aardige plekken zijn waar je lekker kunt fietsen. En volgens bijna driekwart van de fietsers valt het met de verkeersveiligheid voor fietsers in de stad best wel mee. Maar er zijn ook enkele minpuntjes volgens fietsers. Bijna de helft (47%) van de fietsers is bijvoorbeeld van mening dat er nogal wat fietspaden zijn die er niet goed bij liggen. En ook bijna de helft (48%) vindt dat de stallingsmogelijkheden voor fietsers in het centrum onvoldoende zijn.

### *Fietsers vinden veranderingen verbetering, maar fietsen hierdoor niet meer of minder*

Driekwart van de fietsers zegt te weten dat er iets veranderd is op de routes die deel hebben uitgemaakt van het onderzoek. Veranderingen die deze groep het meest zijn opgevallen zijn: aanleg van rood asfalt, aanleg van nieuw fietspad en aanleg tweerichtingen fietspad. Veel fietsers (85% van degenen die de veranderingen hebben gemerkt) vinden de verandering een verbetering. De redenen die ze hiervoor geven hebben vooral te maken met de rijtijd, de veiligheid en het comfort (route is korter/snel, veiliger of comfortabeler geworden). Vooral fietsers bij Staddijk (viaduct A73) vinden dat de route daar veiliger is geworden. Dit was te verwachten omdat men nu op Staddijk gescheiden van auto's kan fietsen.

De veranderingen (maatregelen) die door fietsers als een verbetering worden gezien hebben er niet toe geleid dat fietsers hierdoor echt meer zijn gaan fietsen. Negen van de tien fietsers bij wie de verandering is opgevallen zeggen namelijk dat deze verandering geen invloed heeft gehad op het fietsgebruik. Slechts een beperkte groep (8%) geeft aan dat zij vanwege de veranderingen wel vaker is gaan fietsen.

### *Ondanks verbetering ook enkele knelpunten*

Hoewel de veranderingen over het algemeen als een verbetering worden gezien, vindt zeker de helft (53%) van de fietsers dat er nog knelpunten zijn op de route waar men is gevraagd om mee te doen aan het onderzoek. Daarnaast vinden bijna zes op de tien (58%) dat er ook knelpunten zijn op andere routes in de stad.

De meest genoemde locaties, incl. knelpunten staan in de tabel hieronder.

<i>Locatie</i>	<i>Knelpunt</i>
Hatertseveldweg	druk, smal
delen St. Annastraat	slecht wegdek, slechte afwatering, smal
kruising St. Annastraat/Spoorkuil/Oude Groenewoudseweg	onoverzichtelijk, verwarrend, gevaarlijk
Keizer Karelplein	tweerichtingen fietspad gevaarlijk
d'Almarasweg	smal, druk
delen Hatertseweg	slecht wegdek
Muntweg	smal, druk, gevaarlijk
Heyendaalseweg	druk, smal
Kruising Graafseweg/Willemsweg	slecht afgestelde verkeerslichten, verwarrend voor fietsers die links af moeten

*Tweederde fietsers vindt fietscampagne belangrijk*

Eenderde (34%) van de ondervraagde fietsers maakt kenbaar dat zij de slogan van de fietscampagne (gehouden vanaf derde week april tot medio september 2006) heeft gezien of gehoord, vooral via posters in de stad. Bijna tweederde zegt er niets van gezien of gehoord te hebben.

Nogal wat fietsers denken dat personen gestimuleerd of beïnvloed kunnen worden om meer te fietsen. Tweederde van de ondervraagden is namelijk van mening dat een fietscampagne belangrijk is om meer mensen te laten fietsen.

*Fietsers oordelen gunstig over inspanningen gemeente, maar vinden nog wel dat fietsen aantrekkelijker gemaakt kan worden*

Ongeveer zes op de tien fietsers zeggen dat zij weten dat de gemeente zich inspant om het fietsgebruik in de stad te bevorderen. Vier op de tien zeggen dat niet te weten. Het feit dat fietsers dit wel of niet weten heeft weinig te maken met leeftijd, opleiding, geslacht of herkomst (wonend in of buiten Nijmegen). De groep die weet dat de gemeente zich inspant om het fietsgebruik te bevorderen heeft een gunstig oordeel hierover, want gemiddeld geeft zij een 7.1 als rapportcijfer hiervoor.

Hoewel fietsers gunstig oordelen over de inspanningen van de gemeente om het fietsgebruik te bevorderen, zijn zeker zeven op de tien (72%) van mening dat het fietsen in Nijmegen aantrekkelijker gemaakt kan worden. Dat kan volgens deze groep vooral gebeuren door het verbeteren van het comfort, de veiligheid, de voorzieningen en de kwaliteit van het wegdek of het fietspad. Concreet gaat het hier vooral om de volgende suggesties: meer vrijliggende (rode) fietspaden, meer voorrang/groen licht voor fietsers, meer (gratis) stallingen in het centrum, verbetering van het wegdek/fietspad en meer (gratis) stallingen in het algemeen.

*Profiel fietsers in onderzoek*

Een groot deel van de ondervraagde fietsers is bekend met de routes die deel uitmaken van het onderzoek. Tweederde maakt al meer dan drie jaar gebruik van deze routes. Gemiddeld fietsen zij ruim drie dagen per week (3,4) op de route waarop zij zijn gevraagd om mee te doen aan het onderzoek.

De routes worden naar verhouding veel gebruikt door fietsers in het woon-werkverkeer. Deze groep fietst gemiddeld 4 dagen per week op deze routes.

De routes worden ook voor andere doeleinden gebruikt (woon-school/opleiding, bezoek familie/vrienden, winkelbezoek, recreatie) maar in mindere mate dan voor woon-werk.

De ondervraagde fietsers bezitten gemiddeld meer dan één fiets (1,7) en rijden niet alleen goedkope fietsen (minder dan € 100), maar ook middenklassers (€ 100 - € 500) en duurdere fietsen (meer dan € 500).

Tenslotte: fietsers fietsen niet alleen, maar rijden over het algemeen ook (zelf) in een auto.

## Bijlage 1

## Fietsnetwerk Nijmegen (situatie maart 2006)

