

| Waterschap Zeeuwse Eilanden:
| Klanttevredenheidsonderzoek
| fietsweg - Rapportage

11/04/2007

Door Mirjam de Jong en Emilie Sturm

LIEVENS COMMUNICATIE
DAMPLEIN 33 4331 GC MIDDELBURG
POSTBUS 300 4330 AH MIDDELBURG
| **T 0118 - 65 51 00**
| **F 0118 - 65 51 10**
| **E info@lievenscommunicatie.nl**

Samenvatting



Waterschap Zeeuwse Eilanden is de laatste jaren een nieuwe koers ingeslagen. De wens om klantgericht te werken neemt meer en meer toe. Het waterschap wil kwaliteit bieden en aansluiten bij de wensen van haar klanten. Bij deze koers past het meten van klanttevredenheid. Lievens Communicatie heeft daarom een methodiek ontwikkeld en deze als eerste toegepast op de fietsweg.

Een fietsweg heeft als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De weg bestaat uit twee rijbanen die gescheiden worden door een verhoging. De automobilisten worden hierdoor gedwongen hun snelheid aan te passen. In totaal heeft het waterschap op vijf plaatsen in haar werkgebied een fietsweg aangelegd. De klanttevredenheid met de fietsweg is gemeten aan de hand van de volgende vraagstelling:

'Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg?'

Voor het waterschap is het belangrijk om per locatie te weten hoe de klanttevredenheid is. De hoofdvraag valt daarom uiteen in verschillende deelvragen:

1. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Middelburg?
2. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Krabbendijke?
3. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Heinkenszand?
4. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Kamperland?
5. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Dishoek?

Om de klanttevredenheid met de fietsweg zo volledig mogelijk te meten, is er gebruik gemaakt van het Servqual-model van Parasuraman, Zethaml en Berry. Met behulp van dit model is de fietsweg opgedeeld in verschillende onderwerpen: bekendheid met de fietsweg, tastbare zaken, communicatie, interactie tussen verkeersdeelnemers, emoties, vergelijking met de vroegere verkeerssituatie en de toekomst van de fietsweg.

Er is bij dit onderzoek gekozen voor een grootschalig kwantitatief onderzoek. Hierbij staan de gebruikers van de fietsweg centraal. Uitzendkrachten hebben op de fietsweg zelf aan weggebruikers gevraagd of ze mee wilden doen aan het onderzoek. Het werven van respondenten gebeurde met behulp van antwoordkaarten. Dat leverde uiteindelijk 566 respondenten op. Voor bijna iedere locatie zijn er genoeg respondenten om betrouwbare uitspraken te doen. Alleen in Dishoek is het niet gelukt. De resultaten geven wel een idee van de tevredenheid met de fietsweg in Dishoek. Het kwantitatieve onderzoek is aangevuld met een korte literatuurstudie. Deze studie plaatst de resultaten van de fietsweg in een bredere context.

Met de uitkomsten van de enquête en de literatuurstudie kunnen de hoofdvraag en de deelvragen beantwoord worden:

Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg?

De resultaten van de vragenlijsten laten zien dat de meeste klanten overwegend negatief zijn over de fietsweg. Maar deze conclusie doet de maatregel te kort, want op sommige locaties werkt de weg uitstekend. Het blijkt maatwerk te zijn, waarbij een aantal factoren een grote rol speelt, zoals de bekendheid met de bedoeling van de fietsweg, de auto-intensiteit en fietsintensiteit, het soort gebruiker en de vormgeving van de weg.

De meeste gebruikers weten wat de bedoeling van de fietsweg is. Dit draagt sterk bij aan het draagvlak en een juist gebruik van de weg. Communicatie blijkt ook een belangrijke rol te spelen bij de tevredenheid met de fietsweg. Dit sluit aan bij andere studies die benadrukken dat het belangrijk is om de omgeving en de gebruikers goed te informeren over een infrastructurele maatregel. Een kwart van de ondervraagden kan zich herinneren geïnformeerd te zijn over de fietsweg. Het valt op dat dit vooral wat oudere gebruikers zijn. Jongere gebruikers lijken minder aandacht te besteden aan de informatie.

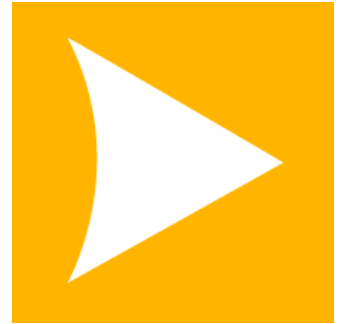
De tastbare onderdelen van de fietsweg scoren verschillend. Bij een aantal fietswegen is geen verlichting aanwezig, maar uit het onderzoek komt duidelijk naar voren dat gebruikers daar wel behoefte aan hebben. De tevredenheid met de tastbare elementen hangt bijna altijd samen met het rapportcijfer dat de fietsweg krijgt. Het gemiddelde rapportcijfer komt uit op een 5.7. Dat betekent dat de gebruikers nog niet tevreden zijn over de fietsweg. Als mensen tevreden zijn, geven ze gemiddeld een 7.2.

De interactie tussen weggebruikers verloopt nog niet optimaal. Fietsers en automobilisten zouden beter rekening met elkaar moeten houden. Het passeren van tegenliggers gaat wel goed op de fietsweg. Fietsers voelen zich opvallend veel beter op de fietsweg dan de automobilist. Daardoor zijn fietsers ook meer tevreden.

Tot slot lijkt de fietsweg de gebruikers in twee groepen te verdelen: één deel van de gebruikers is erg tevreden over de weg en vindt het een verbetering ten aanzien van de oude verkeerssituatie. Zij vinden de fietsweg ook een goede maatregel om op andere plaatsen toe te passen. De andere groep is juist ontevreden over de weg en vindt het een verslechtering van de verkeerssituatie. Er zijn weinig ondervraagden die een mening hebben die tussen deze twee uitersten liggen. Ook hier is te zien dat fietsers vaker tevreden zijn over de fietsweg dan automobilisten.

1. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Middelburg?

De ondervraagden zijn positief over de fietsweg in Middelburg. Gebruikers van deze weg geven de fietsweg gemiddeld een 7.1 als rapportcijfer. De kenmerken van de weg sluiten ook goed aan bij de bevindingen uit andere studies. Zo is de weg niet recht en de fietsintensiteit is hoger dan de auto-intensiteit. Hierdoor ontstaat een natuurlijke situatie waarbij de automobilist rekening houdt met de fietsers.



2. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Krabbendijke?

Het onderzoek maakt duidelijk dat veel mensen ontevreden zijn met de fietsweg in Krabbendijke. Het gemiddelde cijfer van de fietsweg is hier een 5.0. Dat lijkt beïnvloed te worden door de negatieve publiciteit en de tijdelijk verhoogde auto-intensiteit door de bussen die er tijdens het onderzoek reden. Verder zijn de interactie tussen gebruikers een knelpunt en de emoties (subjectieve veiligheid). Fietsers zouden op deze weg niet genoeg alert zijn op de automobilisten. Uit de vele opmerkingen blijkt dat het vaak om de schoolgaande jeugd gaat. Daarnaast voelen veel gebruikers zich niet veilig, onprettig en niet ontspannen. Dat heeft allemaal invloed op het rapportcijfer.

3. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Heinkenszand?

De fietsweg in Heinkenszand is ten opzichte van 2001 verbeterd, maar nog niet optimaal. In 2001 is de fietsweg geëvalueerd door adviesbureau Grontmij. Sindsdien voelen fietsers zich beter op de weg. Toch kan de subjectieve veiligheid bij iedere weggebruiker nog verbeterd worden. Vooral de interactie tussen gebruikers wordt als een probleem ervaren. Fietsers zouden nog niet voldoende alert zijn op het autoverkeer en ze vinden de ruimte om in te halen nog niet voldoende. Het autoverkeer doet het beter, zij passen hun snelheid goed aan de fietsers aan. Ook het passeren van tegenliggers gaat naar alle tevredenheid. De fietsweg krijgt daarom gemiddeld een 5.6 als rapportcijfer.

4. Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg in Kamperland?

De langste fietsweg ligt in Kamperland. De gebruikers van deze weg zijn niet erg tevreden met de fietsweg van het waterschap. Ze geven de weg een 5.0 als gemiddeld rapportcijfer. De begroeiing langs de weg wordt positief gewaardeerd, maar veel andere aspecten scoren onvoldoende. Hierdoor voelen gebruikers zich vaak onveilig, onprettig en niet ontspannen. De fietsweg heeft daarom volgens de meeste respondenten de verkeerssituatie niet verbeterd. De vorm van de weg en de locatie maken het ook moeilijk om de snelheid van de automobilist af te remmen. Daarnaast ligt de auto-intensiteit op deze fietsweg vele malen hoger dan de fietsintensiteit. Dat maakt het moeilijk om de fietsers het tempo aan te laten geven.

5. Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg in Dishoek?

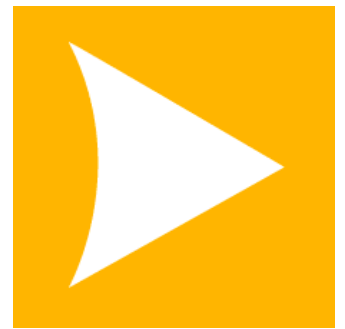
Er hebben te weinig respondenten meegedaan aan het onderzoek die gebruik maken van de fietsweg in Dishoek. Daarom kunnen er geen betrouwbare uitspraken worden gedaan over de tevredenheid met deze weg. De resultaten geven wel een indicatie van de tevredenheid. De ondervraagden zijn erg positief over deze fietsweg. Het gemiddelde rapportcijfer is 7.0. Het aantal fietsers ligt op deze weg hoger dan het aantal automobilisten. Dat draagt bij aan een veilig, prettig en ontspannen gevoel. Ook de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers wordt positief gewaardeerd. De fietsweg in Dishoek lijkt daarom succesvol. Verder onderzoek moet uitwijzen of alle gebruikers er zo over denken.



Inhoudsopgave	Pagina
Samenvatting	2
1. Inleiding	7
2. Onderzoeksopzet	8
2.1 Antwoordkaart	8
2.2 Hoofdonderzoek	8
2.3 Vragenlijst	9
2.4 Verantwoording onderzoekspopulatie en steekproeftrekking	10
2.5 Analyseplan	11
3. Fietsweg	12
3.1 Overweging WZE	12
3.2 Fietsweg per locatie	12
3.2.1 Middelburg	12
3.2.2 Krabbendijke	13
3.2.3 Heinkenszand	14
3.2.4 Kamperland	14
3.2.5 Dishoek	15
4. Resultaten	16
4.1 Bekendheid	16
4.1.1 Bedoeling van de fietsweg	16
4.1.2 Benaming van de fietsweg	17
4.1.3 Verkeersbord	17
4.2 Communicatie	18
4.2.1 Voldoende communicatie?	18
4.3 Tastbare aspecten	19
4.3.1 Verlichting	19
4.3.2 Begroeiing	19
4.3.3 Breedte van uw weghelft	20
4.3.4 Hoogte van de hobbel	20
4.3.5 Lengte van de fietsweg	20
4.3.6 Maximumsnelheid	20
4.3.7 Zichtbaarheid van de borden	21
4.3.8 Behaalde snelheid	21
4.4 Interactie tussen weggebruikers	21
4.4.1 Autoverkeer past zijn snelheid aan	22
4.4.2 Fietsers zijn voldoende alert	23
4.4.3 Ruimte om in te halen	23
4.4.4 Passeren van tegenliggers	24
4.5 Emoties	25
4.5.1 Veilig of onveilig	25
4.5.2 Prettig of onprettig	26
4.5.3 Ontspannen of oplettend	26
4.6 De oude verkeerssituatie	27
4.6.1 Verbeterd of verslechterd?	27
4.6.2 Stellingen	28
4.6.3 De weg is veiliger	28
4.6.4 De weg is rustiger	28
4.6.5 De weg is overzichtelijker	29
4.6.6 De snelheid van het verkeer omlaag	29
4.6.7 Het verschil in snelheid tussen verkeersdeelnemers	29
4.6.8 Aandacht voor fietsers	29
4.6.9 Het wegdek is verbeterd	30

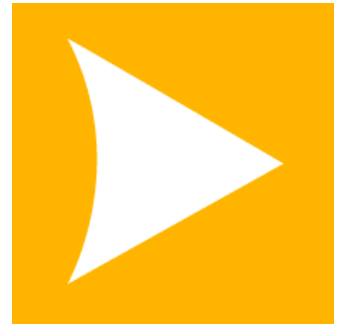


Inhoudsopgave	Pagina
4.7 Fietsweg in de toekomst	30
4.7.1 Goede maatregel?	30
4.7.2 Verbeteringen	30
4.7.3 Rapportcijfer fietsweg	31
4.8 Klantenprofiel	32
5. Literatuurstudie	34
5.1 Vrijliggend fietspad	34
5.2 Fietsstraat	34
5.2.1 Typen fietsstraten	35
5.2.2 Fiets- en auto-intensiteit	36
5.3 Vormgeving	36
5.4 Onderzoek naar de fietsstraat	37
5.4.1 Gemeente Oss	37
5.4.2 Gemeente Haarlem	37
5.4.3 Wacht u voor de fiets	37
5.5 Fietsweg versus fietsstraat	38
5.5.1 Fiets- en auto-intensiteit	38
5.5.2 Vormgeving	39
5.5.3 Onderzoek	39
6. Conclusies & aanbevelingen algemeen	40
6.1 Algemeen	40
6.2 Bekendheid	40
6.3 Communicatie	41
6.4 Tastbare aspecten	41
6.5 Interactie tussen weggebruikers	42
6.6 Emoties	43
6.7 De oude verkeerssituatie	44
6.8 Fietsweg in de toekomst	45
7. Conclusies & aanbevelingen locaties	46
7.1 Middelburg	46
7.2 Krabbendijke	46
7.3 Heinkenszand	47
7.4 Kamperland	48
7.5 Dishoek	49
Bijlagen (apart):	
Bijlage 1: Antwoordkaart	
Bijlage 2: Enquête	
Bijlage 3: Rechte tellingen	



1. Inleiding

Waterschap Zeeuwse Eilanden is de laatste jaren een nieuwe koers ingeslagen. De wens om klantgericht te werken neemt meer en meer toe. Het waterschap wil kwaliteit bieden en aansluiten bij de wensen van haar klanten. Bij deze koers past het meten van klanttevredenheid. Het waterschap heeft aan Lievens Communicatie gevraagd hiervoor een methodiek te ontwikkelen en deze als eerste toe te passen op de fietsweg.



Op vijf plekken heeft het waterschap een fietsweg aangelegd. Fietswegen hebben als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De weg bestaat uit twee rijbanen die gescheiden worden door een verhoging. De automobilisten worden hierdoor gedwongen hun snelheid aan te passen, omdat ze achter de fietsers moeten blijven. Inhalen kan alleen als ze over de verhoging rijden, wat de snelheid afremt. De fietser is hoofdgebruiker van de weg, de auto is te gast.

In nauw overleg met waterschap Zeeuwse Eilanden is Lievens Communicatie aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een passende methodiek. Om de tevredenheid van de fietsweg te meten, is ervoor gekozen een grootschalig kwantitatief onderzoek uit te voeren. Bij het selecteren van de respondenten stond voorop dat degenen die aan het onderzoek meededen, daadwerkelijk de gebruikers van de fietsweg waren. De benadering van mogelijke respondenten heeft dan ook op de fietswegen zelf plaatsgevonden.

De klanttevredenheid met de fietsweg is gemeten aan de hand van de volgende vraagstelling: *'Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg?'* Voor het waterschap is het belangrijk om per locatie te weten hoe de klanttevredenheid is. De hoofdvraag valt daarom uiteen in verschillende deelvragen:

1. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Middelburg?
2. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Krabbendijke?
3. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Heinkenszand?
4. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Kamperland?
5. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Dishoek?

Het onderzoek heeft in de periode december-januari plaatsgevonden. In februari en maart is de analyse verricht en dit rapport geschreven. Tussentijds zijn er diverse overlegmomenten geweest met waterschap Zeeuwse Eilanden. Zo zijn de eerste resultaten besproken en is gezamenlijk de richting bepaald van de analyse en het uiteindelijke rapport.

Leeswijzer

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 eerst de onderzoeksopzet van het klanttevredenheidsonderzoek naar de fietsweg besproken. In hoofdstuk 3 volgt een korte beschrijving van iedere fietsweg. In hoofdstuk 4 staan de resultaten. Ook is er een aanvullend literatuuronderzoek gedaan, waarvan de uitkomsten in hoofdstuk 5 staan. Daarna volgen de conclusies en de aanbevelingen, waarbij de resultaten van het kwantitatieve onderzoek en de literatuurstudie zijn gecombineerd. In hoofdstuk 6 worden de algemene conclusies en aanbevelingen gegeven en in hoofdstuk 7 de conclusies en aanbevelingen per locatie. Tot slot zijn de antwoordkaart, de enquête en de rechte tellingen als bijlagen toegevoegd.

2. Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk staat de onderzoeksopzet centraal. Die bestaat uit twee fasen: een antwoordkaart en het hoofdonderzoek. In paragraaf 2.1 wordt de antwoordkaart besproken en in paragraaf 2.2 het hoofdonderzoek. Tot slot staat in paragraaf 2.3 de verantwoording voor de onderzoekspopulatie en steekproeftrekking.



2.1 Antwoordkaart

Waterschap Zeeuwse Eilanden wil graag weten hoe haar klanten de fietsweg ervaren. Het is belangrijk dat de respondenten in het onderzoek daadwerkelijke gebruikers van de weg zijn. Daarom hebben we antwoordkaarten uitgedeeld op de fietswegen, om zo respondenten te krijgen voor het onderzoek.

De antwoordkaarten zijn uitgezet in het Nederlands en Duits, om een databestand op te bouwen voor het hoofdonderzoek. Op de kaart wordt het doel van het onderzoek naar de fietsweg uitgelegd en gevraagd of de ontvanger van de kaart eraan wil deelnemen. Respondenten konden aangeven of ze de enquête per post of per e-mail wensten te ontvangen. Om mensen extra te motiveren deel te nemen aan het onderzoek, stond op de antwoordkaart welke prijzen er te winnen zijn. In Bijlage 1 is een voorbeeld van de antwoordkaart opgenomen.

Uitzendkrachten hebben op alle vijf de locaties van de fietsweg gestaan. Ze hebben langskomend verkeer gevraagd of ze mee willen doen aan het onderzoek. In de oorspronkelijke planning werd op iedere locatie 5 dagen lang antwoordkaarten uitgedeeld. De dagen waren opgedeeld in tijdsblokken van vier of vijf uur, verspreid over de ochtend, middag en avond. Zo werden er geen gebruikers uitgesloten, wat bijdraagt aan een representatief onderzoek.

	Dinsdag (12-12-06)	Woensdag (13-12-06)	Donderdag (14-12-06)	Vrijdag (15-12-06)	Zaterdag (16-12-06)
Middelburg	7.00 –11.00	10.00-15.00	14.00-19.00	07.00-11.00	11.00-13.00
Krabbendijke	7.00 -11.00	10.00-15.00	14.00-19.00	07.00-11.00	11.00-13.00
Heinkenszand	7.00 -11.00	10.00-15.00	14.00-19.00	10.00-15.00	11.00-13.00
Schotsman	10.00-14.00	13.00-17.00	15.00-19.00	13.00-17.00	11.00-13.00
Dishoek	10.00-14.00	13.00-17.00	15.00-19.00	13.00-17.00	11.00-13.00

Tabel 1, Planning uitdelen antwoordkaarten

Al in een vroeg stadium werd duidelijk dat er op sommige locaties te weinig mensen langskwamen om genoeg respondenten te werven. Dat kwam onder andere door het seizoen en de slechte weersomstandigheden op het moment van uitdelen. Het uitdelen is daarom met twee weken verlengd, waarbij de tijdstippen weer verdeeld zijn over de week.

2.2 Hoofdonderzoek

Nadat de antwoordkaarten geretourneerd waren, was het aantal respondenten nog te laag om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de vijf afzonderlijke fietswegen. Daarvoor zijn minimaal 100 respondenten per locatie nodig. In overleg met waterschap Zeeuwse Eilanden is toen ervoor gekozen om vragenlijsten direct op straat af te nemen, in plaats van antwoordkaarten uit te delen. Hierdoor zou het onderzoek niet teveel vertraging oplopen.

Er is eerst geënquêteerd in Kamperland, om te zien of deze methode genoeg respondenten opleverde. Toen dit succesvol bleek, zijn er ook vragenlijsten in Krabbendijke en Heinkenszand op straat afgenomen. In Middelburg was dit niet nodig omdat hier al genoeg mensen aan het onderzoek wilden deelnemen. In Dishoek waren er tijdens het uitdelen van de antwoordkaarten erg weinig gebruikers op de fietsweg. Er is daar niet extra geënquêteerd omdat het waarschijnlijk erg veel tijd en geld zou kosten om honderd mensen te vinden die aan het onderzoek wilden deelnemen.

Uiteindelijk hebben 566 mensen de enquête ingevuld. Ze zijn als volgt verdeeld:

1. Middelburg	N=106
2. Krabbendijke	N=139
3. Heinkenszand	N=134
4. Kamperland	N=152
5. Dishoek	N=28

2.3 Vragenlijst

Er zijn twee versies van de enquête uitgezet, één schriftelijke en één digitale versie. Zo had iedereen de mogelijkheid om aan het onderzoek deel te nemen. Bij de vragenlijst is een inleidende brief gevoegd die het doel van het onderzoek aan de klant uitlegt. Een voorbeeld van de enquête is te vinden in Bijlage 2.

De vragenlijst meet de tevredenheid van de gebruiker met de fietsweg. Om alle aspecten van de fietsweg aan bod te laten komen, is gebruik gemaakt van het Servqual-model van Parasuraman, Zeithaml en Berry. Met behulp van dit model is de fietsweg verdeeld in verschillende onderwerpen:

1. Bekendheid met de fietsweg; begrijpt de gebruiker de bedoeling van de fietsweg, vindt hij de benaming 'fietsweg' passend, herkent hij het verkeersbord, maakt het verkeersbord de bedoeling van de fietsweg duidelijk?
2. Tastbare zaken; is de gebruiker tevreden over de verlichting, de begroeiing langs de weg, de breedte van zijn weghelft, de hoogte van de hobbel in het midden, de lengte van de fietsweg, de maximumsnelheid, de zichtbaarheid van de verkeersborden en de behaalde snelheid?
3. Communicatie; is de gebruiker door waterschap Zeeuwse Eilanden geïnformeerd over de werking van de fietsweg, is de communicatie voldoende geweest en welk rapportcijfer krijgt de communicatie?
4. Interactie tussen verkeersdeelnemers; past het autoverkeer zijn snelheid goed aan fietsers aan, zijn fietsers voldoende alert op automobilisten, is er genoeg ruimte om in te halen, hoe gaat het passeren van tegenliggers?
5. Emoties; voelt de gebruiker zich veilig of onveilig, prettig of onprettig, ontspannen of opletend?



6. Vergelijking met de vroegere verkeerssituatie; hoe is de verkeerssituatie veranderd door de fietsweg? Is de weg veiliger, rustiger, overzichtelijker? Is de snelheid van het verkeer omlaag, het verschil in snelheid tussen verkeersdeelnemers kleiner? Is er meer aandacht voor fietsers en is het wegdek verbeterd?
7. De toekomst van de fietsweg; is de fietsweg een goede maatregel om op andere plaatsen toe te passen? Hoe kan de fietsweg nog verbeterd worden en welk rapportcijfer krijgt de fietsweg?



2.4 Verantwoording onderzoekspopulatie en steekproeftrekking (N=566)

Iedere dag maken er honderden mensen gebruik van de fietsweg. Op weg naar hun werk, om de hond uit te laten of gewoon een rondje te fietsen. De populatie van de gebruikers van de fietsweg is erg divers en groot. Om over al deze mensen een uitspraak te kunnen doen, is er bij dit onderzoek gebruik gemaakt van een grootschalig kwantitatief onderzoek.

Waterschap Zeeuwse Eilanden vindt het belangrijk om van iedere afzonderlijke locatie de klanttevredenheid te meten. Het aantal respondenten moest groot genoeg zijn om een betrouwbaar antwoord te geven op de deelvraag: *'In welke mate is de locatie van invloed op de tevredenheid met de fietsweg'*. We zijn bij het bepalen van de onderzoekspopulatie en de steekproeftrekking uitgegaan van de gegevens zoals deze in Tabel 2 zijn beschreven.

	Jaar van aanleg	Fietsers per dag	Auto's per dag	Lengte	Gebruik	Vorm
Middelburg	2006	2500	800	450 m	Hoofd fietsroute stedelijk gebied	Onoverzichtelijk, veel bochten
Krabbendijke	2006	500	600	2 km	Schoolfietsroute, ontsluiting dorp	Kaarsrecht
Heinkenszand	2000	300	600	800 m	Recreatieve route, ontsluiting recreatiegebied	Recht met dijkovergang
Kamperland	2005	500 zomer 150 winter	1200 zomer 600 winter	2.5 km	Recreatieve fietsroute rond Veerse Meer en ontsluiting bungalowparken	Kaarsrecht
Dishoek	2003	2000 zomer 200 winter	1200 zomer 100 winter	800 m	Recreatieve fietsroute, ontsluiting camping en duinovergang	Matig bochtig

Tabel 2, gegevens waterschap Zeeuwse Eilanden van de fietsweg per locatie

Het aantal fietsers en automobilisten dat per dag gebruik maakt van de fietsweg verschilt sterk per locatie. In Middelburg kunnen er 2500 fietsers en 800 auto's passeren, terwijl dat in Kamperland slechts 150 fietsers en 600 automobilisten kunnen zijn. Om over alle locaties een betrouwbare uitspraak te kunnen doen, zijn hiervoor volgens de ISO richtlijnen minimaal 100 respondenten nodig per locatie. In paragraaf 2.2 is uitgelegd dat dit voor alle locaties gelukt is, behalve Dishoek. Daarom kunnen er geen betrouwbare uitspraken gedaan worden over deze fietsweg. De resultaten geven wel een idee van de tevredenheid met de fietsweg in Dishoek.

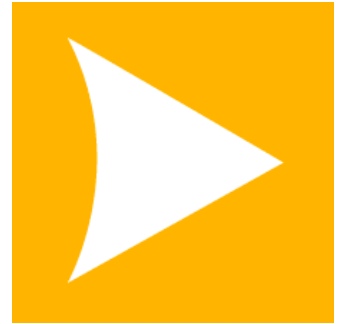
2.5 Analyseplan

De analyse van dit onderzoek bestaat uit twee fases. Eerst wordt de frequentie van de antwoorden weergegeven. Dit laat zien hoe een vraag 'scoort'. Hoeveel procent is het bijvoorbeeld eens met de stelling 'fietsers zijn voldoende alert op automobilisten' en hoeveel procent is het er mee oneens. Het doel van deze fase is het opsporen van sterke aspecten en mogelijke verbeterpunten van de fietsweg.

Bij de tweede fase van de analyse maken we een verdiepingsslag. We onderzoeken welke kenmerken van de respondent samenhangen met de gegeven antwoorden. Hebben fietsers bijvoorbeeld een andere mening dan automobilisten over de stelling 'fietsers zijn voldoende alert op automobilisten'? Het doel van deze fase is meer inzicht te krijgen in mogelijke verschillen tussen gebruikers van de fietsweg.

De analyses die voor de tweede fase gebruikt worden, moeten uitwijzen of een gevonden verschil significant is. De significantie geeft aan of een verschil wel of niet op toeval is gebaseerd. Het betrouwbaarheidsniveau is 95 procent. Dit betekent dat als het onderzoek nog honderd keer herhaald zou worden, we met zekerheid kunnen zeggen dat er minstens 95 keer hetzelfde verschil uitkomt.

Bij de verschillen tussen gebruikers van de fietsweg kijken we vooral naar de invloed van locaties (Middelburg, Krabbendijke, Heinkenszand, etc.) en vervoersmiddelen (fietsers, automobilisten, wandelaars, etc.). Er moet worden opgemerkt dat op de fietsweg maatregelen zijn getroffen die met name belemmerend werken voor automobilisten. De automobilist is immers 'te gast'. Hierdoor ligt het in de verwachting dat de automobilist negatiever oordeelt over de fietsweg dan andere weggebruikers.



3. Fietsweg

De fietsweg is uniek in Zeeland. In dit hoofdstuk geven we informatie over hoe waterschap Zeeuwse Eilanden tot de keuze voor de fietsweg is gekomen. Daarnaast wordt van iedere fietsweg een korte beschrijving gegeven.

3.1 Overweging WZE

Waterschap Zeeuwse Eilanden is wegbeheerder van polderwegen in haar werkgebied. Op sommige van deze wegen moest er iets veranderen: het drukke verkeer, de hoge rijsnelheden en het grote aantal fietsers zorgden voor onveilige situaties. Het waterschap nam bij het aanpassen van de wegen haar beleid als uitgangspunt. Omdat de polderwegen in het buitengebied liggen, speelden er twee belangrijke beleidscriteria een rol:

- Langs de kernverbindende wegen komen vrijliggende fietspaden als er meer dan 700 motorvoertuigen per etmaal en 200 (brom)fietsers per etmaal rijden.
- Langs verblijfswegen mengt het waterschap de verschillende verkeerssoorten waaronder het (brom)fietsverkeer.

De locaties waar een fietsweg is aangelegd, zijn geen kernverbindende wegen. Hierdoor valt een vrijliggend fietspad af. Daarom is het waterschap op zoek gegaan naar een alternatieve infrastructurele oplossing. Deze maatregel moest uitgaan van drie doelen:

- Het verschil in rijsnelheid tussen de verkeersdeelnemers verkleinen.
- Meer onderling respect voor de sterke en zwakke kanten van de verschillende weggebruikers.
- Meer verkeersveiligheid voor de langzame verkeersdeelnemers, met name de fietsers moeten zich veilig voelen.

Het waterschap stelde de fietsweg voor als mogelijke oplossing voor de verkeersproblemen. Deze maatregel kwam tegemoet aan de beoogde doelen, was kostentechnisch voordelig en snel te realiseren. De fietsweg is in Zeeland een nieuwe methode van waterschap Zeeuwse Eilanden om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren. In 2000 is het waterschap begonnen met het toepassen van deze infrastructurele maatregel.

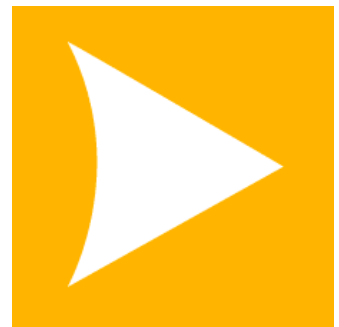
3.2 Fietsweg per locatie

De fietsweg is op iedere locatie anders. Uit de kerngegevens van paragraaf 2.4 blijkt dat ze bijvoorbeeld vaak verschillen in lengte, vorm, fiets- en auto-intensiteit. In de volgende paragrafen wordt daarom een korte beschrijving gegeven van de fietswegen per locatie.

3.2.1 Middelburg

In 2006 is de fietsweg in Middelburg aangelegd. Deze weg is met een lengte van 450 meter de kortste fietsweg van waterschap Zeeuwse Eilanden. Het dient als een interstedelijke fietsverbinding die Middelburg met Groot-Abeele verbindt. Dagelijks rijden er veel fietsers op weg naar school, werk of voor hun vrije tijd. De automobilist is duidelijk in de minderheid op deze fietsweg. De fietsintensiteit ligt gemiddeld drie keer hoger dan de auto-intensiteit.

De weg zelf is redelijk smal, met aan de zijkanen veel begroeiing. Toen de fietsweg is aangelegd, heeft het waterschap meteen de bestaande lichtmasten vernieuwd en het aantal lichtmasten uitgebreid, waardoor de weg nu goed verlicht is in het donker.





Fietsweg Middelburg



3.2.2 Krabbendijke

De fietsweg in Krabbendijke is onderdeel van de schoolfietsroute tussen Yerseke en Krabbendijke. Voor de studenten van het Calvin College is de weg een belangrijke route. Dagelijks rijden er een paar honderd fietsers en automobilisten over de weg. De route wordt ook gebruikt door landbouwvoertuigen, waardoor onveilige situaties ontstaan voor fietsers. In 2003 is daarom een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten op de weg en mogelijke oplossingen.

Na een uitvoerige studie is besloten om een fietsweg aan te leggen. Leerlingen van het Calvin College wilden liever een vrijliggend fietspad. Dat was niet mogelijk vanwege onder andere het ontbreken aan cofinanciering van de gemeente en moeilijk te verwerven grond. Een fietsweg bracht minder kosten met zich mee en was sneller te realiseren.

De weg is ongeveer 2 kilometer lang en redelijk breed. Er is weinig begroeiing langs de weg. Aan één kant loopt het spoor. De intensiteit van automobilisten ligt iets hoger dan de fietsintensiteit, maar het verschil is redelijk klein. Een klein deel van de weg, ongeveer 450 meter, is verlicht door lantarenpalen. Op de rest van de fietsweg is geen verlichting.



Fietsweg Krabbendijke

3.2.3 Heinkenszand

De eerste fietsweg die waterschap Zeeuwse Eilanden heeft aangelegd, ligt in Heinkenszand. In 2000 kreeg dit dorp de primeur. De weg is een ontsluitende plattelandsweg naar het recreatiegebied Stelleplas en het buurtschap Graszode. Daarnaast maken veel fietsers er gebruik van om naar het zwembad te rijden.

De drukte op de weg zorgde ervoor dat het waterschap besloot om er een fietsweg van te maken. De weg heeft een lengte van 800 meter, hier rijden per dag gemiddeld 600 automobilisten en 300 fietsers. De auto-intensiteit ligt daarmee twee keer zo hoog als de fietsintensiteit.

De weg zelf is redelijk recht met weinig begroeiing. Er is wel een kruising op de fietsweg: hier gaat de Noordlandseweg over in de Stelleweg. De verhoging op de weg is een paar centimeter hoger dan bij de andere fietswegen.



Fietsweg Heinkenszand

3.2.3 Kamperland

De Schotsmanweg in Kamperland loopt door het recreatiegebied 'De Banjaard' dat vooral in de zomer erg populair is bij toeristen. Het is onderdeel van de fietsroute Veerse Meer. De gemeente Noord-Beveland wilde de toeristische infrastructuur graag verbeterd zien. Daarom pleitte de gemeente bij waterschap Zeeuwse Eilanden voor een aanpassing van de Schotsmanweg.

Dit heeft in 2005 geresulteerd in de aanleg van een 2.5 kilometer lange fietsweg. Het is een vrij rechte en brede weg. Er is geen verlichting. Zowel in de zomer als in de winter rijden er aanzienlijk meer auto's op de weg dan fietsers. Toch is er niet gekozen voor een vrijliggend fietspad omdat de Schotsmanweg (deels) door een natuurgebied loopt en gronden voor een fietspad daarom niet te verwerven zijn. Het beleid van het waterschap is gericht op het verminderen van autoverkeer in en nabij natuurgebieden. Er werd voorzien dat een weg met een vrijliggend fietspad meer autoverkeer zou aantrekken. Daarnaast was het budget voor de aanpassing van de Schotsmanweg beperkt. Een fietsweg was kostentechnisch daarom interessanter.





Fietsweg Kamperland

Vanaf de haven van Kamperland tot de Veersedam loopt nu een parallelroute voor fietsers. Een deel van de route loopt door het bungalowpark en over het aangelegde fietspad langs de waterlijn bij camping De Schotsman. Daarnaast is een deel van de Schotsmanweg ingericht als fietsweg. Waterschap Zeeuwse Eilanden heeft zo met het beschikbare budget de aanwezige infrastructuur zoveel mogelijk benut en nieuwe infrastructuur aangelegd.

3.2.4 Dishoek

Onderaan de duinen in Dishoek ligt sinds 2003 een 800 meter lange fietsweg. In de zomer wordt deze weg veel gebruikt door mensen die naar het strand of de camping gaan. Er maken gemiddeld twee keer zoveel fietsers gebruik van de weg als automobilisten.

De weg zelf is redelijk smal, zoals op de foto te zien is. Aan beide kanten van de fietsweg is begroeiing. Op deze fietsweg is er geen verlichting.



Fietsweg Dishoek

4. Resultaten



De resultaten van het klantenonderzoek richten zich op het beantwoorden van de vraagstelling: *'Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg?'* In de onderzoeksopzet is ervoor gekozen om de 'fietsweg' te verdelen in verschillende onderdelen: bekendheid met de fietsweg, tastbare zaken, interactie tussen verkeersdeelnemers, emoties, communicatie, vergelijking met de vroegere verkeerssituatie, de toekomst van de fietsweg.

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van ieder afzonderlijk onderdeel, zodat stap voor stap de tevredenheid met de fietsweg kan worden gemeten. In paragraaf 4.1 wordt de bekendheid met de fietsweg besproken. Daarna volgt in paragraaf 4.2 de analyse van de communicatie. In paragraaf 4.3 worden de resultaten besproken van de tastbare zaken. In paragraaf 4.4 behandelen we de interactie tussen de verkeersdeelnemers. In paragraaf 4.5 volgen de emoties en in paragraaf 4.6 de vergelijking met de vorige verkeerssituatie. In paragraaf 4.7 wordt de toekomst van de fietsweg besproken. Tot slot komt het klantenprofiel in paragraaf 4.8 aan de orde.

4.1 Bekendheid

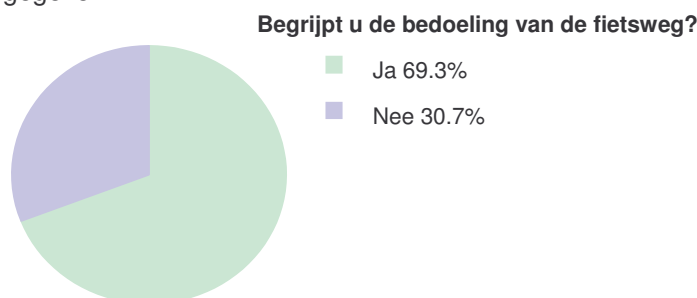
Hoe bekend zijn mensen met de fietsweg? Om hier antwoord op te krijgen, hebben we de respondenten vragen voorgelegd over de bedoeling van de fietsweg, de benaming van de fietsweg en het verkeersbord. In de onderstaande paragrafen worden de resultaten voor iedere vraag afzonderlijk beschreven.

4.1.1 Bedoeling van de fietsweg

Figuur 1 laat zien dat de overgrote meerderheid, ruim 69 procent, de bedoeling van de fietsweg kent. De mensen die nog niet wisten dat fietsers het tempo aangeven op de fietsweg, herkennen vaak het verkeersbord niet. Deze groep geeft later in de vragenlijst aan dat ze ook minder tevreden zijn over het aantal verkeersborden en de zichtbaarheid ervan.

De communicatie draagt bij aan het begrijpen van de bedoeling. Ondervraagden die geïnformeerd zijn door het waterschap, weten veel vaker wat de bedoeling is van de fietsweg. Daarnaast speelt leeftijd een rol: wat oudere gebruikers (50+) zijn beter op de hoogte van de bedoeling dan jongere gebruikers. Tot slot begrijpen mensen die vaak gebruik maken van de weg, de bedoeling beter dan mensen die er maar weinig komen.

Het valt op dat de locatie geen verschil maakt. In Krabbendijke zijn ze bijvoorbeeld even goed op de hoogte als in Kamperland. Ook wandelaars, fietsers, bromfietsers of automobilisten hebben dezelfde antwoorden gegeven.



Figuur 1, N=550

4.1.2 Benaming van de fietsweg

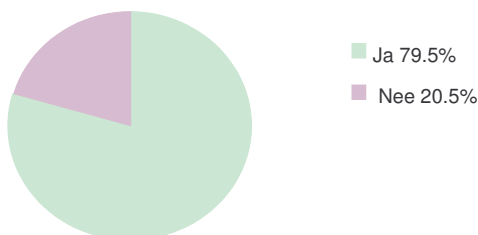
De naam 'fietsweg' lijkt bij de meeste mensen goed te vallen. Bijna 80 procent vindt de benaming prima. Mensen die de bedoeling van de fietsweg niet weten, vinden overigens de naam 'fietsweg' ook minder passend. De groep die liever een andere naam ziet, komt met alternatieven als 'recreatieweg', 'fietsvoorrangsweg' of 'fietszone'. Enkele creatieve respondenten bedachten namen als 'kamikazeweg' of 'zwabber-auto-weg'. In Bijlage 3 zijn alle alternatieve benamingen voor de fietsweg opgenomen.

4.1.3 Verkeersbord

De bekendheid met het verkeersbord is groot: bijna 80 procent van de mensen herkent het bord. Dat zijn vooral mensen die vaak gebruik maken van de weg. Zij kenden de weg ook al voordat het een fietsweg was. De mensen die het bord niet herkennen, zijn door het waterschap vaak niet geïnformeerd over de fietsweg.



Herkent u dit verkeersbord?

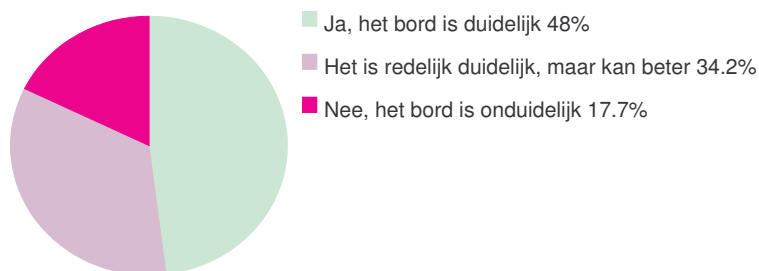


Figuur 2, N=562

Hoewel de bekendheid met het verkeersbord groot is, lijkt het bord zelf nog niet duidelijk genoeg. De meerderheid van de mensen geeft aan dat het bord beter kan of onduidelijk is. Deze laatste groep herkent het verkeersbord ook minder goed. We zien verder dat mensen die ontevreden zijn over het bord, minder tevreden zijn over de manier waarop het autoverkeer zijn snelheid aanpast aan fietsers én minder tevreden zijn over de alertheid van fietsers op automobilisten.

Er is ook een duidelijke samenhang met de vraag 'vindt u de fietsweg een goede maatregel om ook op andere plaatsen toe te passen'. De mensen die het verkeersbord duidelijk vinden, antwoorden op deze vraag 'ja', mensen die het bord redelijk vinden antwoorden 'misschien' en de groep die het bord onduidelijk vindt, kiest voor 'nee'.

Maakt dit bord de bedoeling van de fietsweg duidelijk?



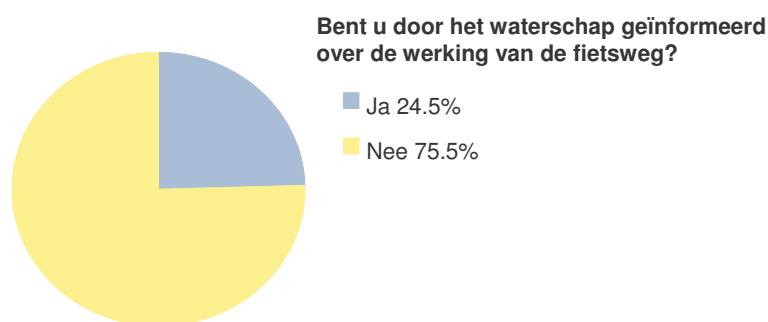
Figuur 3, N=558

4.2 Communicatie

Om mensen te informeren over de fietsweg heeft het waterschap voorlichting gegeven via folders, de website en bijeenkomsten. 24.7 procent van de mensen uit het onderzoek heeft deze informatie ontvangen. De meerderheid van de gebruikers heeft deze informatie niet gehad, of kan het zich niet herinneren.

De aanvullende analyse laat zien dat de wat oudere gebruiker (50+) vaker is geïnformeerd dan de jongere gebruiker. Het kan zijn dat de oudere gebruiker er meer tijd voor heeft genomen om de informatie te lezen. De mensen die geïnformeerd zijn kenden de weg vaak al voor het een fietsweg was, en maken er veel gebruik van.

De verstrekte informatie zorgt dat de bedoeling van de fietsweg duidelijker is en dat mensen het verkeersbord herkennen. Het valt op dat er geen verschil is tussen de locaties. Hoewel de ene fietsweg er langer ligt dan de andere, is op iedere locatie hetzelfde percentage mensen geïnformeerd over de weg.

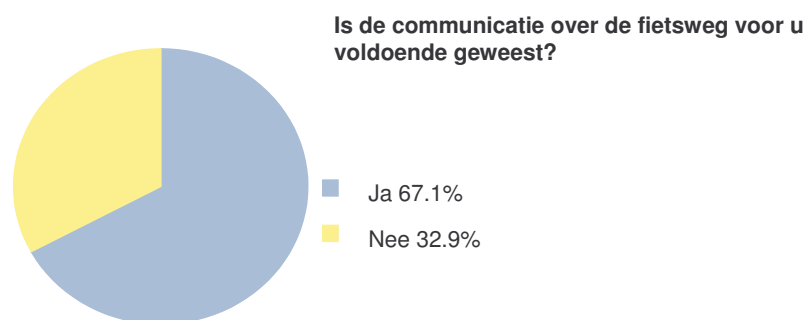


Figuur 4, N=546

4.2.1 Voldoende communicatie?

De groep mensen die geïnformeerd is over de fietsweg, vindt de communicatie vaak voldoende. Slechts 32.9 procent geeft aan dat het niet voldoende was. Deze groep is over het algemeen erg negatief over de fietsweg. Zo geven ze een lager rapportcijfer voor de fietsweg en de communicatie, vinden de fietsweg geen goede maatregel om elders ook toe te passen, en ervaren negatieve emoties als ze op de fietsweg rijden.

Het gemiddelde rapportcijfer voor de communicatie komt uit op een 6.3. Er zijn weinig extreme scores zoals een 1 of een 10. Als we deze extremen er uithalen, is het gemiddelde rapportcijfer een 6.4. De interpretatie van dit cijfer zal volgen bij de aanbevelingen.



Figuur 5, N=146

4.3 Tastbare aspecten

De fietsweg zelf bestaat uit een aantal tastbare onderdelen die in de vragenlijst zijn gespecificeerd als 10 aspecten. Iedere deelnemer aan het onderzoek moest aangeven of een bepaald aspect aan zijn verwachting voldoet of niet. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Bijlage 3.

In de tabel met resultaten valt een aantal onderdelen in positieve zin op. Zo voldoen de staat van het wegdek en de begroeiing langs de weg vaak aan de verwachting. Ook de zichtbaarheid van de fietsborden en het aantal borden scoren redelijk goed. De verlichting van de fietsweg, de breedte van de weghelft en de hoogte van de hobbel in het midden worden juist slecht beoordeeld.

Met verschillende analyses is gemeten welke eigenschappen van de gebruiker samenhangen met de tastbare aspecten van de fietsweg. Er is gekozen om de volgende eigenschappen te onderzoeken:

- Soort gebruiker. Wandelend, op de fiets, met de auto of met de fiets én auto. De categorie bromfiets/scooter komt te weinig voor om deze groep mee te nemen in de resultaten. Er is wel een andere categorie toegevoegd: fietsen én met de auto.
- Locatie. We vergelijken gebruikers uit Middelburg, Krabbendijke, Heinkenszand, Kamperland en Dishoek met elkaar.
- Frequentie gebruik. Hoe vaak maakt iemand gemiddeld gebruik van de fietsweg: dagelijks, meerdere keren per week, enkele keren per maand of minder dan één keer per maand?
- Rapportcijfer fietsweg. Heeft een tastbaar aspect van de fietsweg invloed op het rapportcijfer van de fietsweg?

Hieronder staat voor ieder tastbaar aspect van de fietsweg beschreven of de vier bovenstaande eigenschappen er invloed op hebben.

4.3.1 Verlichting

Op de meeste fietswegen ontbreekt de verlichting. Dat wordt door veel gebruikers als probleem ervaren. Vooral wandelaars hebben er last van en zijn ontevreden over de verlichting. Ook automobilisten oordelen negatief. Alleen fietsers zijn milder in hun oordeel. In Middelburg wordt de verlichting duidelijk positiever gewaardeerd dan op andere locaties. Op deze locatie zijn bij de aanleg van de fietsweg nieuwe lichtmasten geplaatst en is bestaande lichtmasten vernieuwd. Dat heeft bijgedragen aan de tevredenheid van de gebruikers, want in Middelburg zijn ze opvallend meer tevreden met de verlichting. De fietsweg in Krabbendijk is gedeeltelijk verlicht. Maar de gebruikers van deze fietsweg zijn niet positiever in hun oordeel over de verlichting.

De frequentie waarmee iemand gebruik maakt van de fietsweg, heeft geen invloed op zijn mening over de verlichting. Zowel de veelgebruiker als de incidentele gebruiker ziet graag verbetering van de verlichting. Tot slot heeft de verlichting ook een negatieve invloed op het rapportcijfer van de fietsweg.

4.3.2 Begroeiing

De bomen langs de weg en andere begroeiing komen positief uit het onderzoek. De meeste mensen zijn er tevreden over. Er is geen verschil gevonden tussen de soorten gebruikers. Wandelaars, fietsers of automobilisten hebben dezelfde mening. De locatie is wel van invloed. In Middelburg en Kamperland zijn mensen veel positiever dan in Heinkenszand en Krabbendijke. Ook de frequentie waarmee iemand gebruik maakt van de fietsweg, maakt hier geen verschil. Maar de begroeiing is wel van invloed op



4.3.3 Breedte van uw weghelft

De breedte van de weghelft wordt in de vragenlijst redelijk positief beoordeeld. Toch zijn er nog mensen ontevreden over dit onderdeel. Vooral automobilisten geven aan dat de breedte niet is zoals ze wensen. De respondenten die fietsen én autorijden oordelen het slechtst over de breedte van hun weghelft. Dat is opvallend, want fietsers zijn juist positiever dan andere gebruikers. Ook de locatie heeft invloed: in Middelburg zijn gebruikers veel positiever dan op andere locaties. In Dishoek zijn ze ook positief. Iets minder dan in Middelburg, maar nog steeds positiever dan in Heinkenszand, Kamperland of Krabbendijkje.



Mensen die dagelijks over de fietsweg rijden, verschillen van mening met mensen die er meerdere keren per week komen. De dagelijkse gebruiker is negatiever over de breedte van zijn weghelft. Het is opmerkelijk dat deze twee type gebruikers zo van elkaar verschillen, omdat de gebruiksfrequentie dicht bij elkaar ligt. Tot slot hangt het rapportcijfer dat mensen geven voor de fietsweg samen met hun oordeel over de breedte van de weghelft. Mensen die minder tevreden zijn over de breedte, geven een lager rapportcijfer.

4.3.4 Hoogte van de hobbel

De hoogte van de hobbel in het midden wordt over het algemeen negatief beoordeeld. Het zijn vooral automobilisten en de mensen die gebruik maken van fiets én auto die ontevreden zijn. Fietsers zijn positiever dan andere weggebruikers. Hoewel de hoogte nagenoeg overal hetzelfde is, zorgt de locatie toch voor een verschil. In Middelburg en Dishoek zijn gebruikers positiever over de hobbel dan in Krabbendijkje en Kamperland.

De gebruiksfrequentie speelt geen rol. Of iemand nu maar een paar keer per jaar van de fietsweg gebruik maakt of dagelijks, zijn mening blijft hetzelfde. Het rapportcijfer van de fietsweg hangt wel samen met dit onderdeel. Mensen die minder tevreden zijn over de hoogte van de hobbel, geven een lager rapportcijfer.

4.3.5 Lengte van de fietsweg

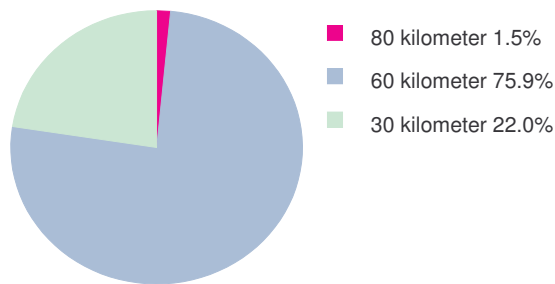
Gebruikers zijn vaak redelijk positief over de lengte van de fietsweg. Vooral mensen uit Middelburg zijn tevreden. In Kamperland is als enige locatie vrij negatief geoordeeld over de lengte. Eigenschappen van de gebruiker zoals de frequentie waarmee hij gebruik maakt van de weg en met welk voertuig, spelen bij de beoordeling van de lengte geen rol. We zien wel weer een invloed op het rapportcijfer van de fietsweg. Ook bij dit onderdeel geldt dat mensen die minder tevreden zijn over de lengte van de fietsweg, een lager rapportcijfer geven.

4.3.6 Maximumsnelheid

Hoe hard mensen mogen rijden op de fietsweg, de maximum toegestane snelheid, is redelijk positief beoordeeld. De meeste mensen zijn tevreden over de maximum toegestane snelheid. Deze mening wordt door weinig factoren beïnvloed, zoals gebruiksfrequentie, locatie of het soort gebruiker. Bij het rapportcijfer van de fietsweg zien we wel een samenhang. Is iemand positief over de maximum toegestane snelheid, dan geeft hij ook een hoger rapportcijfer.

Om erachter te komen of mensen de maximum toegestane snelheid weten, is een controlevraag ingevoegd: 'weet u wat de toegestane snelheid is op de fietsweg?'. Figuur 6 laat de resultaten van deze vraag zien. De gebruikers van de fietsweg in Dishoek zijn hier uitgesloten, omdat op die fietsweg de maximumsnelheid (30 kilometer per uur) afwijkt van de andere fietswegen (60 kilometer per uur). Het resultaat in Figuur 6 laat de antwoorden zien van mensen die gebruik maken van fietswegen waar de maximumsnelheid 60 km/uur is.

Weet u wat de maximum toegestane snelheid is op de fietsweg?



Figuur 6, N=523

Ruim driekwart van de gebruikers weet dat de maximumsnelheid 60 kilometer per uur is. In de vroegere verkeerssituatie mochten mensen vaak 80 kilometer per uur rijden. Het valt op dat de meeste mensen weten dat deze snelheid niet meer geldt.

4.3.7 Zichtbaarheid van de borden

Veel mensen zijn erg positief over de zichtbaarheid van de fietsborden. Er zijn weinig factoren die deze score beïnvloeden. De gebruiksfrequentie, locatie en het soort gebruiker laten allemaal geen verschil zien. De manier waarop mensen de zichtbaarheid van de borden beoordelen, beïnvloedt wel het rapportcijfer van de fietsweg. Een positieve beoordeling van de zichtbaarheid zorgt voor een beter rapportcijfer.

4.3.8 Behaalde snelheid

De behaalde snelheid is alleen beoordeeld door automobilisten. We kunnen daarom niet het soort gebruiker met elkaar vergelijken omdat er maar één type gebruiker is: de automobilist. Die zijn redelijk tevreden over de behaalde snelheid. De meeste ondervraagden hebben 'zoals ik wens' ingevuld of 'neutraal'.

Er is gekeken naar de frequentie waarmee iemand gebruik maakt van de fietsweg, maar dit heeft geen samenhang met de behaalde snelheid. De locatie is wel belangrijk. In Middelburg zijn gebruikers veel negatiever dan bij andere locaties. En dat is opvallend, want gebruikers van de Middelburgse fietsweg zijn bij de andere tastbare onderdelen juist vaak positiever.

4.4 Interactie tussen weggebruikers

Het doel van de fietsweg is het verschil in snelheid tussen de verkeersdeelnemers te verkleinen. De manier waarop weggebruikers met elkaar omgaan, de interactie, is daarbij erg belangrijk. In de enquête zijn vier stellingen aan de mensen voorgelegd over deze interactie:

1. 'Het autoverkeer past zijn snelheid goed aan fietsers aan'
2. 'Fietsers zijn voldoende alert op automobilisten'
3. 'De ruimte om in te halen'
4. 'Passeren van tegenliggers'



In de volgende paragrafen staan de resultaten van de stellingen beschreven. Voor iedere stelling is de samenhang met de volgende factoren onderzocht:

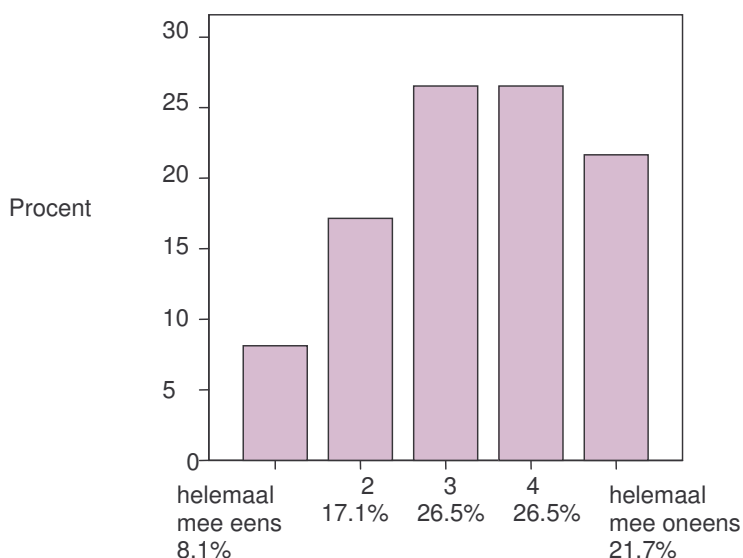
- Soort gebruiker. Wandelend, op de fiets, met de auto of met de fiets én auto.
- Locatie. We vergelijken gebruikers uit Middelburg, Krabbendijke, Heinkenszand, Kamperland en Dishoek met elkaar.
- Bedoeling fietsweg. Ervaren mensen die de bedoeling van de fietsweg weten, de interactie tussen weggebruikers anders dan mensen die de bedoeling niet weten?
- Fietsbord. Is er een samenhang met de vraag of mensen het verkeersbord duidelijk vinden?
- Rapportcijfer fietsweg. Heeft de interactie tussen weggebruikers invloed op het rapportcijfer van de fietsweg?



4.4.1 Autoverkeer past zijn snelheid aan

Veel mensen vinden niet dat het autoverkeer zijn snelheid genoeg aanpast aan fietsers. Slecht 8.1 procent van de gebruikers is het helemaal eens met de stelling dat automobilisten dit wel voldoende doen. Het is opmerkelijk dat het soort gebruiker geen verschil uitmaakt. Fietsers en automobilisten hebben blijkbaar dezelfde mening over deze stelling. Ook de locatie van de fietsweg heeft geen invloed op de uitkomst van deze stelling.

Het autoverkeer past zijn snelheid goed aan fietsers aan



Figuur 7, N=554

Gebruikers die de bedoeling van de fietsweg nog niet begrijpen, oordelen negatiever over de manier waarop het autoverkeer zijn snelheid aan fietsers aanpast. Mensen die wel weten wat de bedoeling is, zijn dus positiever. Zoals eerder is besproken, speelt het verkeersbord ook een rol. Iemand die vindt dat het verkeersbord de bedoeling van de fietsweg duidelijk maakt, oordeelt vaak positiever over de stelling of automobilisten hun snelheid goed aanpassen aan fietsers. Mensen die het bord onduidelijk vinden, oordelen negatiever over de automobilisten.

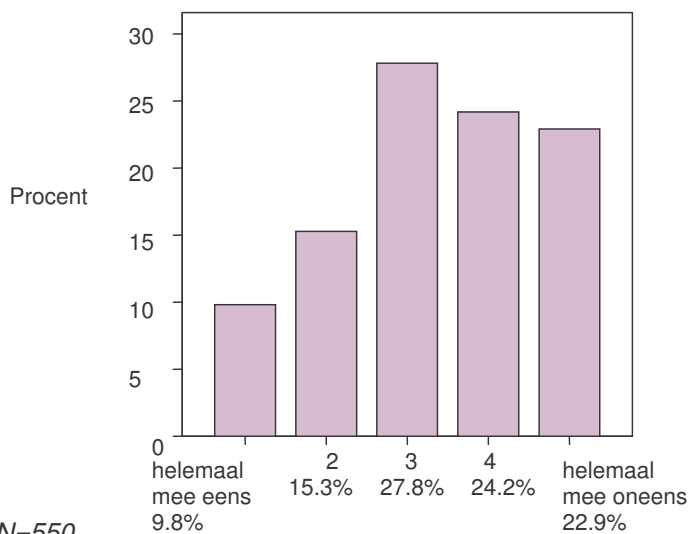
De mening over het autoverkeer hangt ook sterk samen met het rapportcijfer voor de fietsweg. Iemand die vindt dat het autoverkeer zijn snelheid onvoldoende aanpast, geeft automatisch de fietsweg een lager rapportcijfer.

4.4.2 Fietsers zijn voldoende alert

De resultaten van de tweede stelling laten zien dat fietsers nog niet voldoende alert zijn op automobilisten. Fietsers hebben hier een positievere mening over dan automobilisten. De locatie speelt ook een rol. In Middelburg en Dishoek zijn de mensen het meest positief over de stelling. In Krabbendijke en Heinkenszand worden de meest negatieve scores gegeven. Hier lijken mensen ontevreden te zijn over de alertheid van fietsers.

Het is van belang dat de gebruiker de bedoeling van de fietsweg begrijpt. Dat begrip draagt bij aan een positiever beeld van de alertheid van fietsers. Het rapportcijfer wordt ook beïnvloed door de mening of fietsers wel of niet voldoende alert zijn op automobilisten. Mensen die het hier niet mee eens zijn, geven een lager rapportcijfer. Tot slot reageren mensen die het verkeersbord onduidelijk vinden, negatiever op de stelling dan mensen die het bord redelijk duidelijk vinden.

Fietsers zijn voldoende alert op automobilisten.



Figuur 8, N=550

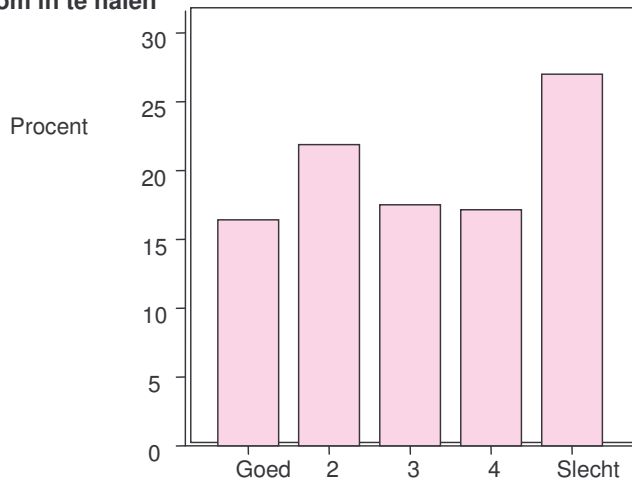
4.4.3 Ruimte om in te halen

De resultaten laten duidelijk zien dat veel mensen de ruimte om in te halen op de fietsweg onvoldoende vinden. Wandelaars, fietsers en automobilisten verschillen hierover van mening. Automobilisten en wandelaars vinden de ruimte om in te halen slechter dan de fietsers. Het valt op dat wandelaars voor het eerst in het onderzoeksverslag tot nu toe, een afwijkende mening hebben. Ze verschillen bij deze stelling van mening met de fietsers.

Gebruikers van de fietsweg in Middelburg en Dishoek vallen op door hun positieve antwoorden. Mensen die gebruik maken van de fietsweg in Kamperland en Heinkenszand zijn juist negatiever over de ruimte die ze hebben om in te halen. Mensen die de bedoeling van de fietsweg begrijpen, zijn ook iets positiever over de ruimte dan mensen die niet weten wat de bedoeling is.



De ruimte om in te halen



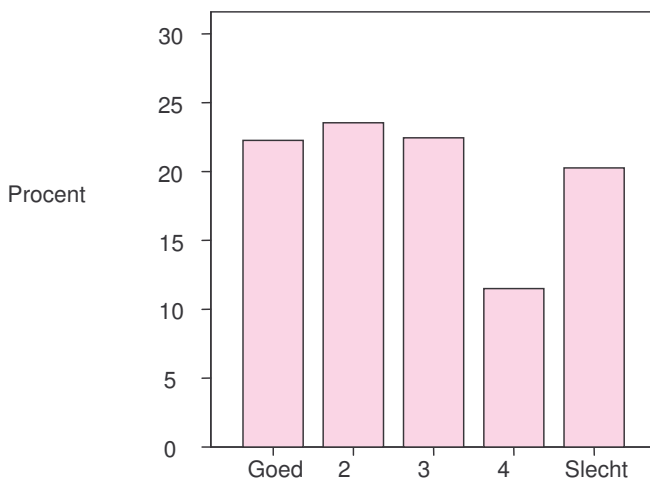
Figuur 9, N=548

Het verkeersbord heeft een samenhang met de ruimte die mensen denken te hebben om in te halen. Voor wie het bord duidelijk is, is de ruimte om in te halen ook beter. Mensen die het bord niet begrijpen, oordelen negatiever over die ruimte. Gebruikers die een laag rapportcijfer geven voor de fietsweg zijn ook negatiever over de ruimte om in te halen. Wie die ruimte goed vindt, geeft een hoger cijfer.

4.4.4 Passeren van tegenliggers

Zoals te zien is in Figuur 10, gaat het passeren van tegenliggers op de fietswegen redelijk goed. Wandelaars zijn hier minder tevreden over dan de andere weggebruikers. De locatie heeft geen effect op de resultaten van de stelling: op alle plaatsen gaat het passeren van tegenliggers even goed. Of mensen wel of niet de bedoeling begrijpen van de fietsweg, maakt bij deze stelling geen verschil. Het passeren van tegenliggers gaat wel beter als mensen de verkeersborden duidelijk vinden. Een duidelijk bord leidt tot een betere beoordeling van het passeren en een hoger rapportcijfer van de fietsweg.

Passeren van tegenliggers



Figuur 10, N=548



4.5 Emoties

Een rit over de fietsweg kan gevoelens oproepen bij de gebruiker. In deze paragraaf wordt onderzocht of gebruikers emoties vaak, regelmatig, soms, zelden of nooit ervaren. In de vragenlijst zijn zes emoties voorgelegd aan respondenten: veilig, prettig, ontspannen, oplettend, onveilig en onprettig. Bij alle emoties analyseren we de samenhang met de volgende factoren:

- Soort gebruiker. Wandelend, op de fiets, met de auto of met de fiets én auto.
- Locatie. We vergelijken gebruikers uit Middelburg, Krabbendijke, Heinkenszand, Kamperland en Dishoek met elkaar.
- Bedoeling fietsweg. Ervaren mensen die de bedoeling van de fietsweg weten, andere emoties dan mensen die de bedoeling niet weten?
- Toepassen op andere locaties. Hebben emoties invloed op de vraag 'vindt u de fietsweg een goede maatregel om ook op andere plaatsen toe te passen?'
- Rapportcijfer fietsweg. Hebben emoties invloed op het rapportcijfer van de fietsweg?

4.5.1 Veilig of onveilig

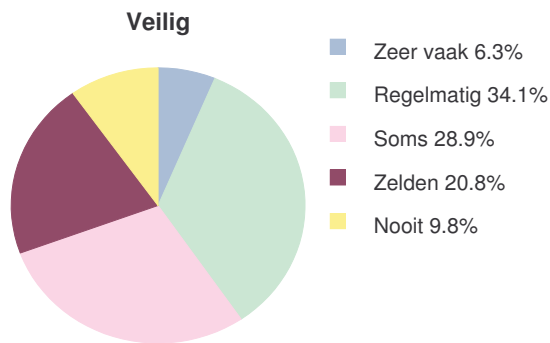
De fietsweg moet bijdragen aan de verkeersveiligheid. We hebben respondenten daarom gevraagd hoe veilig of onveilig ze zich voelen. Het blijkt dat erg veel mensen zich zeer vaak of regelmatig onveilig voelen. Deze groep vormt samen ruim 40 procent. Dat is een hoog percentage. Toch voelt ook ongeveer 40 procent van de mensen zich juist zeer vaak of regelmatig veilig. De respondenten lijken daarom erg verdeeld in hun antwoord.

De locatie is zeer bepalend. Zo voelen mensen in Krabbendijke, Heinkenszand en Kamperland zich vaak onveilig. Op deze drie locaties is onderling geen verschil gevonden. Dat betekent dat gebruikers zich even onveilig voelen. In Middelburg en Dishoek voelen de gebruikers zich juist vaker veilig. Het maakt niet uit of mensen de bedoeling van de fietsweg begrijpen. Mensen die weten wat de bedoeling is, voelen zich hetzelfde als mensen die de bedoeling niet weten.

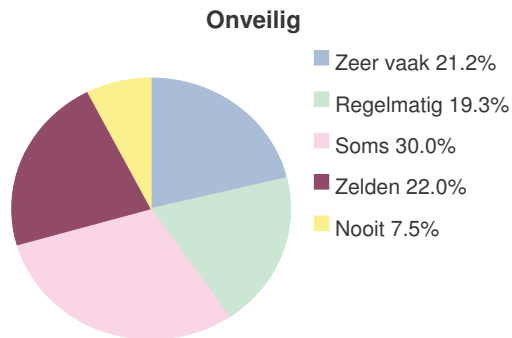
Er is wel een verschil gevonden tussen fietsers en automobilisten. Fietsers voelen zich vaker veilig in vergelijking met automobilisten. Andere manieren van gebruik, zoals wandelen of met de fiets én auto, maken geen verschil. Een veilig of onveilig gevoel is erg bepalend voor de vraag of de fietsweg een goede maatregel is om op andere locaties toe te passen. Mensen die zich onveilig voelen, vinden de fietsweg vaak niet geschikt voor andere locaties. Mensen die zich vaak veilig voelen, vinden het juist wel een goede maatregel.

Tot slot speelt een veilig of onveilig gevoel een belangrijke rol bij het geven van een rapportcijfer van de fietsweg. Voelt iemand zich veilig, dan zal het rapportcijfer hoog zijn. Voelt iemand zich onveilig, dan krijgt de fietsweg al snel een onvoldoende.





Figuur 11, N=539



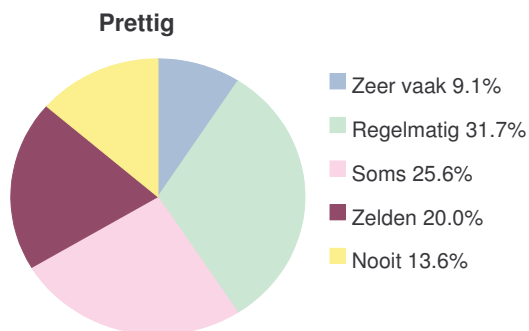
Figuur 12, N=533

4.5.2 Prettig of onprettig

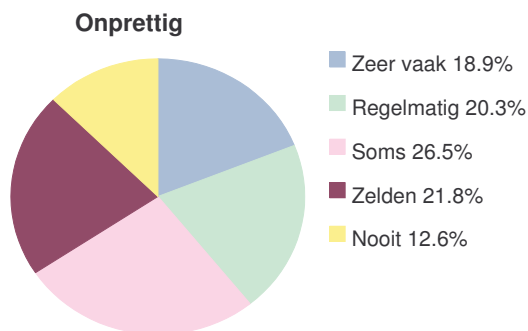
De volgende emoties meten hoe prettig of onprettig iemand zich voelt op de fietsweg. De resultaten in Figuur 13 en 14 laten zien dat de gebruikers verdeeld zijn. Zo voelen veel mensen zich zeer vaak of regelmatig prettig, terwijl een net zo'n grote groep zich juist zeer vaak of regelmatig onprettig voelt. Het soort gebruiker heeft daar invloed op. Fietsers voelen zich prettiger dan automobilisten. Bij andere soorten gebruikers is geen verschil gevonden.

Een prettig of onprettig gevoel is bij iedere locatie weer anders. In Middelburg voelen mensen zich het prettigst. Dishoek komt op een goede tweede plaats. Op de andere locaties – Kamperland, Krabbendijkje en Heinkenszand – voelen mensen zich vaak onprettig. Het maakt daarbij niet uit of mensen de bedoeling van de fietsweg wel of niet begrijpen.

Als mensen zich onprettig voelen, vinden ze de fietsweg vaak niet een goede maatregel om op andere locaties toe te passen. Deze twee factoren hangen sterk met elkaar samen. Datzelfde geldt voor het rapportcijfer van de fietsweg. Gebruikers die zich onprettig voelen, geven vaak ook lage rapportcijfers. Als iemand zich juist vaak prettig voelt, is het rapportcijfer meestal hoog.



Figuur 13, N=536

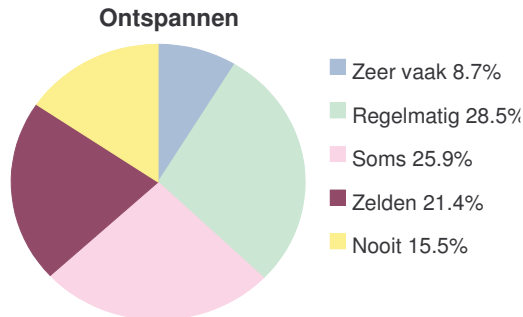


Figuur 14, N=533

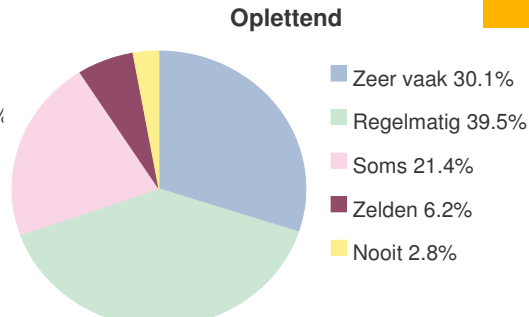
4.5.3 Ontspannen of oplettend

Er zijn maar weinig mensen die ontspannen over de fietsweg rijden of wandelen. De meeste gebruikers zeggen ook zeer oplettend te zijn. Deze twee emoties zijn het sterkst van de hele reeks bevraagde gevoelens. Automobilisten geven aan dat ze vaker oplettend zijn dan fietsers. Die groep voelt zich juist vaker ontspannen dan andere weggebruikers. In Middelburg voelen gebruikers zich vaker ontspannen dan in Kamperland, Krabbendijkje en Heinkenszand. Ook in Dishoek zijn mensen vaker ontspannen. Toch zijn ze niet minder oplettend. Dit gevoel wordt op iedere locatie even sterk waargenomen.

Mensen die weten wat de bedoeling van de fietsweg is, zijn niet vaker ontspannen tijdens hun rit dan mensen die de bedoeling niet weten. Gebruikers die de bedoeling begrijpen, worden wel oplettender. Gebruikers die ontspannen zijn, vinden de fietsweg vaak een goede maatregel om op andere locaties toe te passen en geven hogere rapportcijfers voor de fietsweg. Een oplettend gevoel heeft geen invloed op die twee vragen.



Figuur 15, N=529



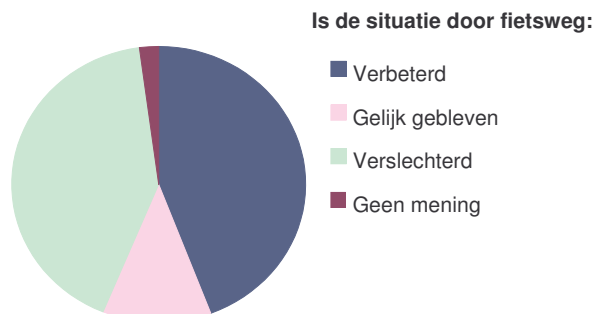
Figuur 16, N=532

4.6 De oude verkeerssituatie

De aanleg van de fietsweg heeft gezorgd voor een verandering van de verkeerssituatie. Aan de respondenten is gevraagd de fietsweg te vergelijken met de oude situatie. Deze vergelijking hoeft niet voor iedereen van toepassing te zijn, daarom is de filtervraag opgenomen: 'Kende u de weg voordat het een fietsweg was?' Ruim 87 procent kent de vorige situatie. Dat geeft aan dat de meeste respondenten vaste gebruikers zijn, die al een lange tijd deze route afleggen.

4.6.1 Verbeterd of verslechterd?

Is de situatie door de fietsweg nu verbeterd of verslechterd? De gebruikers zijn hier erg verdeeld over. Ruim 44 procent vindt dat de situatie verbeterd is, terwijl 41.8 procent juist meent dat het verslechterd is. Er zit weinig tussenin, want slechts 11.9 procent vindt dat de situatie gelijk is gebleven. Er is een verschil tussen de mening van fietsers en automobilisten. De fietser vindt de weg vaak verbeterd, terwijl de automobilist de weg juist vaak vindt verslechterd. De locatie speelt een nog grotere rol. Zo vinden mensen de fietsweg in Middelburg en Dishoek vaak verbeterd, terwijl er in Krabbendijke, Heinkenszand en Kamperland negatiever wordt gedacht. De dagelijkse gebruiker van de fietsweg is ook iets negatiever dan de gebruiker die er meerdere keren per week komt.



Figuur 17, N=477

4.6.2 Stellingen

Er zijn zeven stellingen aan de respondenten voorgelegd om meer inzicht te krijgen in het verschil tussen de vorige en huidige verkeerssituatie. De resultaten hiervan zijn in Bijlage 3 opgenomen. Bij alle zeven stellingen is gekeken of er verschillen zijn in:

- Soort gebruiker. Wandelend, op de fiets, met de auto of met de fiets én auto.
- Locatie. We vergelijken gebruikers uit Middelburg, Krabbendijke, Heinkenszand, Kamperland en Dishoek met elkaar.
- Frequentie gebruik. Hoe vaak maakt iemand gemiddeld gebruik van de fietsweg: dagelijks, meerdere keren per week, enkele keren per maand of minder dan één keer per maand?
- Rapportcijfer fietsweg. Heeft de stelling invloed op het rapportcijfer van de fietsweg?

4.6.3 De weg is veiliger

De mensen die mee hebben gedaan aan het onderzoek, lijken verdeeld te zijn over de stelling dat de weg veiliger is geworden. 29.5 procent van de respondenten is het 'helemaal oneens' met de stelling en nog eens 18.6 procent is het er 'niet mee eens'. Toch is 14.4 procent het 'helemaal eens' met de stelling en 24.1 procent is het er 'mee eens'.

Deze score hangt met een aantal factoren samen. Zo vinden fietsers de weg veel veiliger geworden dan automobilisten en fietsers én automobilisten. De locatie is ook belangrijk. De meningen over de fietsweg in Middelburg en die in Krabbendijke en Kamperland liggen het verste uiteen. In Middelburg zijn de gebruikers overwegend positief over de veiligheid, terwijl ze in Krabbendijke en Kamperland overwegend negatief zijn. Heinkenszand scoort ook minder goed dan Middelburg, maar niet zo extreem als Krabbendijke en Kamperland. In Dishoek zijn de meeste mensen het erover eens dat de weg veiliger is geworden.

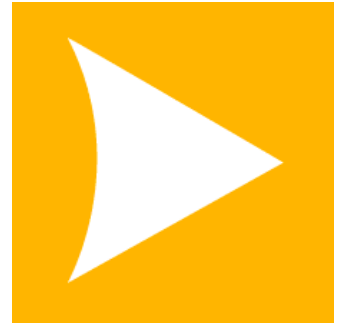
Gebruikers die dagelijks over de fietsweg rijden of wandelen, zijn minder tevreden over de veiligheid dan andere gebruikers. Mensen die er meerdere keren per week komen, enkele keren per maand of zelfs minder dan één keer per maand, oordelen allemaal positiever dan de dagelijkse gebruiker.

Bij het toekennen van een rapportcijfer voor de fietsweg, kijken mensen ook naar de veiligheid. Mensen die de weg niet of helemaal niet veiliger vinden, geven al snel een 6 of lager als cijfer. Mensen die het er juist helemaal mee eens zijn dat de weg veiliger is geworden, geven bijna altijd een hoger cijfer dan een 6.

4.6.4 De weg is rustiger

Veel mensen vinden de weg niet rustiger geworden sinds het een fietsweg is. Daar zijn alle soorten weggebruikers het over eens. Fietsers, automobilisten, fietsers én automobilisten en wandelaars delen allemaal deze mening. Er is wel een verschil tussen de verschillende locaties: Middelburg en Dishoek zijn overwegend positiever dan Krabbendijke en Kamperland.

De dagelijkse gebruiker is over deze stelling negatiever dan de andere gebruikers. Mensen die niet iedere dag op de fietsweg komen, zijn positiever over de rust op de weg. Gebruikers die niet vinden dat de weg rustiger is geworden, geven een iets lager rapportcijfer voor de fietsweg. Maar bij het rapportcijfer weegt een rustige weg niet zo zwaar mee als een veilige weg.



4.6.5 De weg is overzichtelijker

De overzichtelijkheid van de fietsweg is niet erg goed beoordeeld. Veel mensen zijn het met deze stelling oneens. Fietsers zijn wel positiever over de overzichtelijkheid dan automobilisten en mensen die fietsen én autorijden. Het verschil tussen deze gebruikers is redelijk groot.

In Dishoek en Middelburg vinden de meeste mensen dat de weg inderdaad overzichtelijker is geworden. Vooral in Kamperland denkt men daar anders over. Er zijn grote verschillen te zien tussen de scores van deze locatie en Middelburg en Dishoek. Ook in Krabbendijke en Heinkenszand zijn mensen minder te spreken over de overzichtelijkheid, maar niet zo extreem als in Kamperland.

Bij de gebruiksfrequentie is alleen een verschil gevonden tussen de dagelijkse gebruiker en de mensen die meerdere keren per week op de fietsweg komen. Dagelijkse gebruikers zijn over deze stelling weer negatiever. Bij het rapportcijfer van de fietsweg is een klein effect gevonden van de stelling 'de weg is overzichtelijker'. Mensen die het met de stelling eens zijn, geven een iets hoger rapportcijfer.

4.6.6 De snelheid van het verkeer is omlaag

Door de fietsweg is de snelheid van het verkeer volgens de meeste mensen omlaag gegaan. Bijna alle weggebruikers zijn het hierover eens. De fietsers zijn nog iets positiever dan de automobilisten, maar dit verschil is erg klein. In Middelburg en Dishoek wordt deze stelling beter beoordeeld dan in Krabbendijke. Daar zijn ze nog niet helemaal tevreden over de mate waarin de fietsweg de snelheid van het verkeer omlaag heeft gekregen. De dagelijkse gebruiker is het minst te spreken over de stelling, hij vindt dat de snelheid nog niet genoeg omlaag is gegaan. De mensen die minder vaak gebruik maken van de fietsweg zijn wel positief. Vooral mensen die er minder dan één keer per maand komen, zijn tevreden. De mate waarin mensen tevreden of ontevreden zijn over de snelheid van het verkeer, beïnvloedt ook het rapportcijfer van de fietsweg. De positieve score van de stelling 'de snelheid van het verkeer is omlaag' zorgt voor een hoger gemiddeld rapportcijfer.

4.6.7 Het verschil in snelheid tussen verkeersdeelnemers

Het doel van de fietsweg is een kleiner verschil in snelheid tussen de verkeersdeelnemers. Door de automobilist af te remmen, moet dat bereikt worden. De meeste respondenten geven aan dat dat op de fietsweg ook gelukt is. Daar zijn alle weggebruikers – wandelaars, fietsers, automobilisten – het over eens.

Tussen de verschillende locaties is weinig verschil. Alleen in Krabbendijke zijn de gebruikers negatiever over deze stelling dan in Heinkenszand en Dishoek. De dagelijkse gebruiker is bij deze stelling weer negatiever dan alle andere gebruikers die niet iedere dag op de fietsweg komen. Tot slot heeft de stelling invloed op het rapportcijfer van de fietsweg. Mensen die het er mee eens zijn dat het verschil in snelheid tussen verkeersdeelnemers kleiner is geworden, geven al snel een voldoende als rapportcijfer voor de hele fietsweg.

4.6.8 Aandacht voor fietsers

De meerderheid van de mensen is het ermee eens: door de fietsweg is er meer aandacht voor fietsers. Het is verrassend dat er geen verschil is gevonden tussen de soort gebruikers. Automobilisten en wandelaars hebben blijkbaar dezelfde mening hierover als de fietsers zelf. Er is wel een verschil tussen de gebruikers in Krabbendijke, Middelburg en Dishoek. Bij de fietsweg in Krabbendijke vindt men dat er minder aandacht voor fietsers is dan in Middelburg en Dishoek.



De dagelijkse gebruikers zijn er minder van overtuigd dat de aandacht voor fietsers is toegenomen. Zij zijn negatiever in hun oordeel dan mensen die er niet iedere dag komen. Of de aandacht voor fietsers is toegenomen, heeft invloed op het rapportcijfer van de fietsweg. Mensen die het met de stelling eens zijn, geven al snel een hoger cijfer.

4.6.9 Het wegdek is verbeterd

De respondenten vinden vaak dat het wegdek door de fietsweg is verbeterd. Een ruime meerderheid deelt deze mening. Vooral fietsers zijn over deze stelling erg positief. Alleen de automobilist en de fietser én automobilist zijn iets minder tevreden over het wegdek. De mening van de gebruiker verschilt per locatie. In Middelburg is erg positief gereageerd op de verbetering van het wegdek, net als in Dishoek. De gebruikers zijn iets minder enthousiast over het wegdek in Heinkenszand en Kamperland.

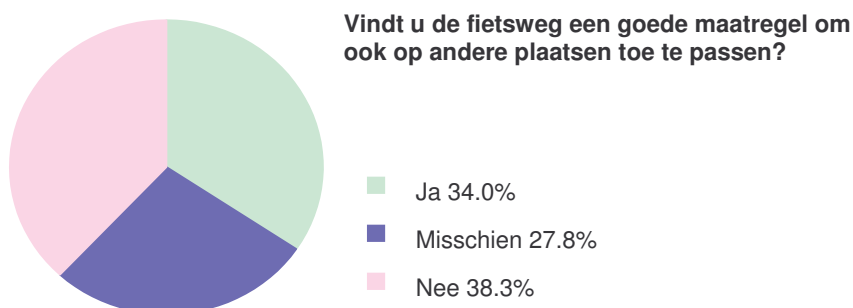
De frequentie waarmee iemand gebruik maakt van de fietsweg heeft bij deze stelling geen invloed. Er is wel een sterke samenhang met het rapportcijfer van de fietsweg. Mensen die tevreden zijn over het wegdek, geven hogere rapportcijfers.

4.7 Fietsweg in de toekomst

In dit onderzoek bekijken we ook de toekomst van de fietsweg. In de enquête zijn daarover drie vragen opgenomen: 'Vindt u de fietsweg een goede maatregel om ook op andere plaatsen toe te passen?' 'Wat zou u aan de fietsweg willen verbeteren?' en 'Geef een rapportcijfer voor de fietsweg'.

4.7.1 Goede maatregel?

Iedereen kreeg de vraag of de fietsweg een goede maatregel is om ook op andere plaatsen toe te passen. De mening hierover is verdeeld. De grootste groep, 38,3 procent, vindt het duidelijk geen goede maatregel. Een bijna net zo groot deel van de mensen, 34 procent, is juist uitgesproken vóór de fietsweg. Ruim 27 procent twijfelt nog.



Figuur 18, N=477

Fietsers zijn vaak positiever dan automobilisten of mensen die gebruik maken van de fiets én auto. Er is ook een duidelijk verschil tussen de locaties. De gebruikers van de fietsweg in Middelburg en Dishoek zijn positief over de maatregel, terwijl de gebruikers van de weg in Krabbendijke, Kamperland en Heinkenszand negatief zijn. In paragraaf 3.7.4 analyseren we de samenhang van deze vraag met het rapportcijfer van de fietsweg.

4.7.2 Verbeteringen

De fietsweg kan op verschillende manieren nog verbeterd worden. De meeste mensen, 35,1 procent, willen graag controle of toezicht op het verkeersgedrag van gebruikers. 34,4 procent denkt dat het ook helpt als mensen meer informatie krijgen over wat er van hun verwacht wordt op de fietsweg. Op derde plaats staat, met 22,1 procent, meer verkeersborden die aangeven dat het een fietsweg is. Voor 18,7 procent is het verlagen van de maximumsnelheid ook een optie.



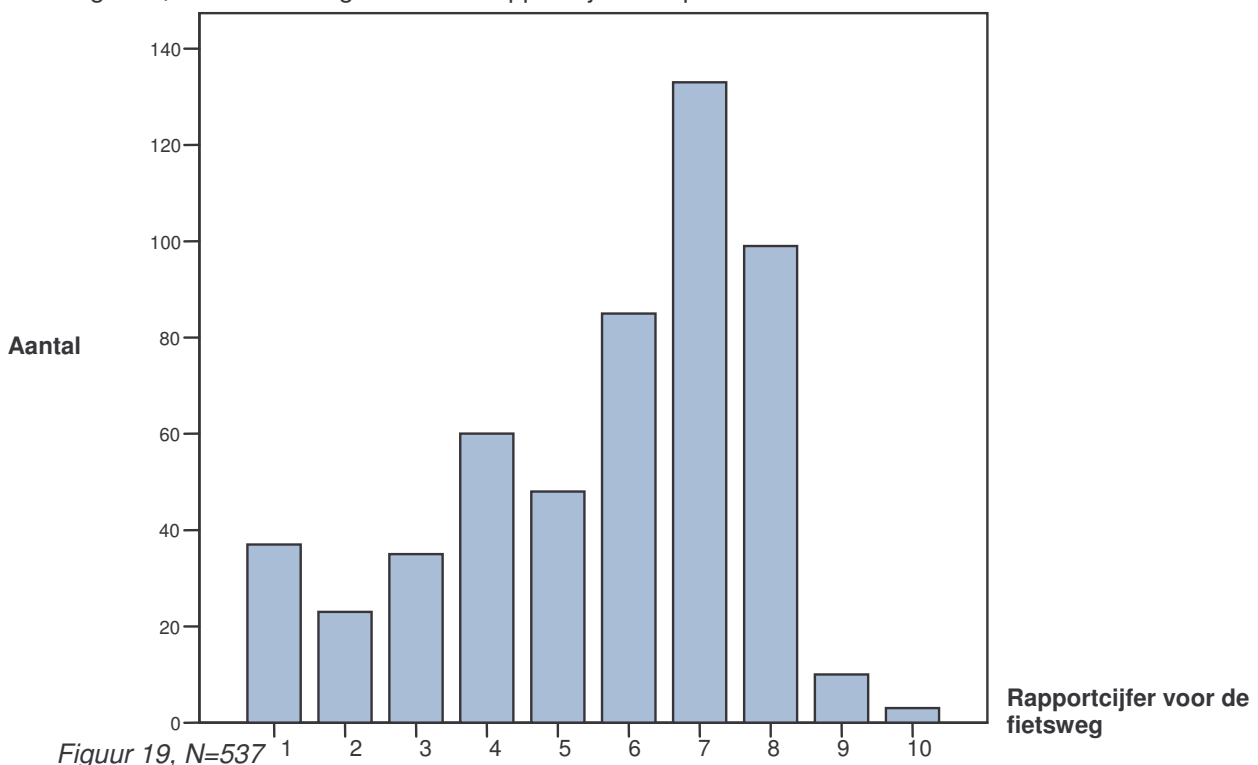
Opmerkelijk genoeg scoort 'niets aan veranderen' erg laag. Van de antwoordmogelijkheid 'anders namelijk' heeft nog eens 44 procent van de mensen gebruikt gemaakt. Hieronder staan de meest genoemde antwoorden, tussen haakjes staat hoe vaak een antwoord voorkomt:

- 1 Een apart fietspad (77)
- 2 De hobbel weg (31)
- 3 Het gedrag van fietsers (schooljeugd) aanpakken (20)
- 4 Verlichting verbeteren (19)
- 5 De fietsweg afschaffen (17)
- 6 Maatregelen nemen voor wandelaars (17)
- 7 Het gedrag van automobilisten aanpakken (13)
- 8 De verhoging (hobbel) laten opvallen d.m.v. kleur/reflectie (12)
- 9 De rijbanen verbreden (12)
- 10 Meer informatie geven over wat er van je verwacht wordt (10)
- 11 Snelheidscontrole (9)
- 12 Het verkeersbord aanpassen (7)
- 13 De hobbel verhogen (7)
- 14 Strepen op de weg i.p.v. de verhoging (6)
- 15 Een verbod voor landbouwverkeer of vrachtwagens (6)

Het lage percentage bij 'niets aan veranderen' laat zien dat veel mensen denken dat de fietsweg nog verbeterd kan worden. Alle mogelijke verbeteringen hebben een grote invloed op de keuze of mensen de fietsweg ook op andere plaatsen willen zien. Controle/toezicht op het verkeersgedrag, de maximumsnelheid verlagen, meer verkeersborden en meer informatie dragen ook allemaal bij aan een hoger rapportcijfer voor de fietsweg.

4.7.3 Rapportcijfer fietsweg

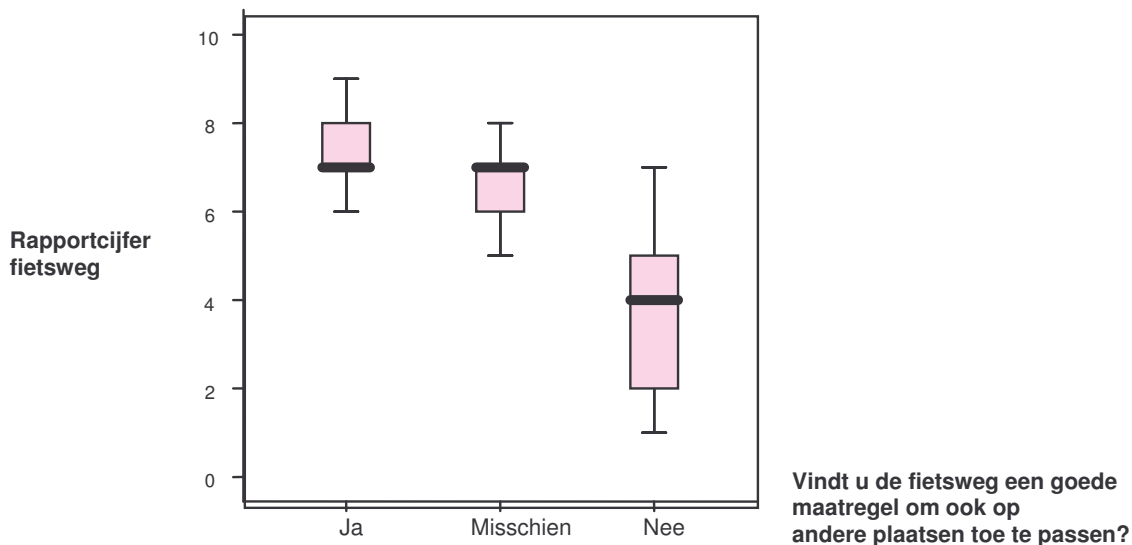
Het rapportcijfer van de fietsweg komt gemiddeld uit op een 5.7. In onderstaande grafiek is te zien dat de verdeling (spreiding) van de cijfers groot is. Een aanzienlijk deel van de mensen heeft zeer negatieve cijfers gegeven. Het zijn er zoveel dat we ook niet meer kunnen spreken van een paar 'extremen' die het gemiddelde omlaag halen. Het is een grote groep die niet achterwege kan worden gelaten. Als we wel het rapportcijfer 1 en 10 weglaten, dan komt het gemiddelde rapportcijfer uit op 6.0.



Het rapportcijfer van de fietsweg hangt sterk samen met de vraag of mensen de fietsweg een goede maatregel vinden om ook op andere plaatsen toe te passen. In Figuur 20 zijn deze twee vragen met elkaar gecombineerd. Er zijn drie boxen te zien, één voor de mensen die 'ja' hebben geantwoord op de vraag of de fietsweg een goede maatregel is, één voor 'misschien' en één voor 'nee'. De vette lijn in het midden is de mediaan, de middelste waarde die staat voor 50 procent van de cijfers. Voor mensen die de fietsweg een goede maatregel vinden om toe te passen is dat een 7, net als bij de groep die 'misschien' heeft ingevuld. De groep die niet wil dat de fietsweg ook op andere plaatsen komt, geeft een 4 als rapportcijfer.



Het roze blok laat zien hoeveel mensen boven of onder de middelste waarde (de vette lijn) een cijfer hebben gegeven. Bij de groep die 'ja' heeft ingevuld zie je bijvoorbeeld dat er veel cijfers boven 7 zijn gegeven, terwijl er bij 'misschien' juist veel onder de 7 liggen. Bij de groep die 'nee' zegt over het toepassen van de fietsweg zijn er zowel uitschieters naar beneden als naar boven. Toch geeft niemand in die groep hoger dan een 5 als cijfer. Deze groep trekt daarom het gemiddelde rapportcijfer sterk naar beneden.

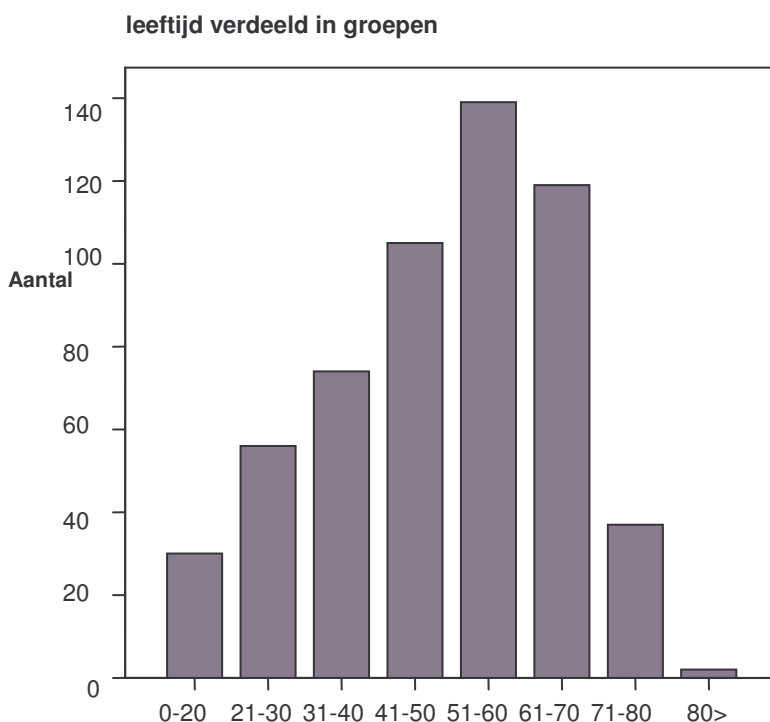


Figuur 20, N=537

4.8 Klantenprofiel

Wie is de gebruiker van de fietsweg? In de enquête is een aantal vragen opgenomen dat een beeld moet geven van de gebruiker. Hieronder staan de resultaten weergegeven.

- De meerderheid van de respondenten, 62.2 procent, is man. Slechts 37.8 procent is vrouw.
- De gemiddelde leeftijd van de respondent is 50 jaar. In de onderstaande grafiek is te zien hoe de mensen zijn verdeeld over de leeftijdsgroepen.



Figuur 21, N=562

- Op alle vijf de locaties zijn enquêtes afgenomen. We hebben ernaar gestreefd om op iedere locatie genoeg respondenten te verzamelen om betrouwbare resultaten te geven. Na enige inspanning is dat voor vier locaties gelukt. Alleen in Dishoek hebben te weinig mensen deelgenomen aan het onderzoek.

1. Middelburg	19.0% N=106
2. Krabbendijke	24.9% N=139
3. Heinkenszand	24.0% N=134
4. Kamperland	27.2% N=152
5. Dishoek	5.0% N=27

- De gebruiksfrequentie op de fietsweg ligt vrij hoog. De meeste mensen maken meerdere keren per week of zelfs dagelijks gebruik van de weg.

1. Dagelijks	27.3%
2. Meerdere keren per week	39.2%
3. Enkele keren per maand	22.3%
4. Minder dan één keer per maand	11.2%

- De meeste mensen maken gebruik van de fietsweg voor hun vrije tijd. Er is ook veel woon-werk verkeer op de weg. Relatief weinig ondervraagden maken van de fietsweg gebruik om naar school te gaan, met uitzondering van de routes in Krabbendijke en Heinkenszand.

1. School	1.4%
2. Woon-werk	28.3%
3. Winkelen	6.6%
4. Vrije tijd	33.3%
5. Toerisme	7.8%
6. Woon-werk én vrije tijd	5.0%
7. Winkelen en vrije tijd	4.3%
8. Vrije tijd en toerisme	2.8%

5. Literatuurstudie

Het waterschap wil weten hoe de fietsweg in de praktijk functioneert. In het onderzoek hebben wij daarom de tevredenheid van de gebruikers gemeten. De literatuurstudie dient als aanvulling op de gevonden resultaten. Het plaatst de mening van de gebruiker in een breder perspectief. Hoe functioneert de fietsweg in vergelijking tot andere infrastructurele fietsvoorzieningen? En wat kunnen we leren van studies naar dit onderwerp?



De meeste artikelen die in dit hoofdstuk worden besproken, waren nog niet bekend toen waterschap Zeeuwse Eilanden koos voor het toepassen van de fietsweg. De literatuurstudie is toegevoegd aan het klanttevredenheidsonderzoek omdat het algemene tendensen kan weergeven waarom de fietsweg op de ene locatie goed werkt en op de andere minder. Dit inzicht kan, naast het beleid van waterschap Zeeuwse Eilanden, een rol spelen bij de keuze van toekomstige fietswegen of bij eventuele aanpassingen aan de bestaande fietswegen.

In paragraaf 5.1 wordt de fietsweg vergeleken met een vrijliggend fietspad. Daarna gaat de studie in paragraaf 5.2 in op het fenomeen 'fietsstraat' en de overeenkomsten daarvan met de fietsweg. De verschillende typen fietsstraten komen aan bod, het belang van de fiets- en auto-intensiteit, de vormgeving van een fietsstraat en onderzoek naar deze maatregel.

5.1 Vrijliggend fietspad

Veel ondervraagden van ons onderzoek maken de opmerking dat ze liever een vrijliggend fietspad zouden willen hebben. Maar is een fietspad veiliger dan een fietsweg? Het is bekend dat een fietspad een kostbare maatregel is en niet altijd haalbaar door een gebrek aan ruimte. In Middelburg is de fietsweg bijvoorbeeld té smal om een apart fietspad aan te leggen. De insteek van de fietsweg van het waterschap is dan ook om de verkeerssituatie te verbeteren binnen een beperkte ruimte.

Het onderwerp 'fietspad' is al vaak onderzocht, maar heeft nog nooit tot een sluitend antwoord geleid op de vraag of dit type fietsvoorziening het beste is (SWOV, 2003). Na de invoering van Bromfietzers op de Rijbaan (BOR) is de situatie op de weg ook zo veranderd dat veel onderzoek verouderd is. Onderzoek door SWOV in 1988 (Welleman en Dijkstra) en 1992 (Wegman en Dijkstra) geeft aan dat de objectieve veiligheid op fietspaden toeneemt tussen kruisingen in, maar juist flink afneemt op kruisingen. Ook is de aard van de verwondingen bij ongevallen ernstiger. Als fietsers op de rijbaan fietsen dan is het op de kruising veiliger, omdat ze beter zichtbaar zijn voor het autoverkeer. Hoewel een fietspad dus objectief gezien niet altijd veiliger is, ervaren gebruikers (subjectieve veiligheid) het vaak wel zo.

5.2 Fietsstraat

'Fahrradstrassen' of fietsstraten bestaan in Duitsland al meer dan twintig jaar. Ze hebben als voorbeeld gediend voor de Nederlandse fietsstraten, die inmiddels verschillende vormen kennen. Andriessen e.a. (2001) omschrijven de fietsstraat als volgt:

'Een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets.'

In Nederland kiezen steeds meer gemeenten voor de fietsstraat. Die is toegankelijk voor autoverkeer en vraagt minder ruimte dan een apart fietspad naast de hoofdrijbaan. Dat maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectief, terwijl ook de openbare ruimte minder versnipperd.

De fietsweg van waterschap Zeeuwse Eilanden heeft veel overeenkomsten met de 'fietsstraat'. Op de fietsweg is de positie van de auto ook ondergeschikt aan die van de fiets. Ook de vormgeving en inrichting van de fietsweg zijn herkenbaar. Maar de twee maatregelen verschillen qua verblijfsgebied. De fietswegen van het waterschap liggen buiten de bebouwde kom, fietsstraten juist binnen de bebouwde kom. Daarnaast liggen fietswegen van het waterschap nooit op doorgaande hoofdfietsroutes, zoals de fietsstraat. Maar op de fietswegen van het waterschap is de auto- en fietsintensiteit wel hoog, net als op een doorgaande route. Hierdoor zijn de verkeerssituaties niet hetzelfde. Toch zou kennis over de fietsstraat waardevol kunnen zijn voor het waterschap. In de volgende parafen wordt daarom besproken welke typen fietsstraten er zijn en wordt ingegaan op onderzoek naar de fietsstraat.



5.2.1 Typen fietsstraten

Een fietsstraat is vaak onderdeel van een hoofdfietsroute, waarbij de fietsroute in een woongebied ligt. Op de straat komt naast fietsverkeer ook autoverkeer. Hoofdfietsroutes zijn doorgaande fietsverbindingen op stadsniveau. Maar een route kan ook vanaf het centrum naar een belangrijke maatschappelijke voorziening leiden, zoals een school. Een fietsstraat kan in de praktijk verschillende vormen hebben. Er zijn vier hoofdtypen te onderscheiden (Fietsberaad, 2005):

1 Woonstraat

In deze straat is de auto-intensiteit erg laag. Daarnaast is de weg een duidelijke hoofdroute voor fietsers. Het is daarom niet altijd nodig om aanvullende maatregelen te nemen voor fietsers.

Fietsstraat in Zwolle



2 Fietsers ruim aan de zijkant

Hier zijn de fietsvoorzieningen aan de zijkant van de rijbaan gerealiseerd. Doordat de fietsstroken een behoorlijke breedte hebben, zeker in verhouding tot de breedte van de strook voor het autoverkeer, overheersen de fietsvoorzieningen het wegbeeld.

Fietsstraat in Goes



3 Fietsers in het midden

Bij deze variant is de inrichting erop gericht de positie van de fietser te versterken door ze midden op de rijbaan te laten rijden. Hierdoor zijn de fietsers bij de automobilisten beter in beeld en is er meer interactie tussen beide groepen verkeersdeelnemers.

Fietsstraat in Houten



4 Rijbaanscheiding

Dit type lijkt op variant 3. Alleen is de weg zo ontworpen dat er twee rijbanen ontstaan. Dat kan onder andere door een overrijdbare middenberm. Die zorgt ervoor dat automobilisten bij het inhalen van een fietser over de middenberm rijden, wat een attentieverhogend en snelheidsremmend effect dient te hebben.

Fietsstraat in Oss



5.2.2 Fiets- en auto-intensiteit

Een fietsstraat dient het verschil in snelheid te verkleinen tussen de verkeersgebruikers. De onderlinge verhoudingen tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer worden vooral bepaald door verschillen in werkelijke rijnsnelheid, massa, wendbaarheid en de mate waarin het voertuig de gebruiker bescherming biedt. Waar onderlinge conflicten optreden, is de fietser weliswaar beter in staat die te vermijden (wendbaarheid), maar is de fietser zwakker (minder massa) dan de auto en kwetsbaarder (minder bescherming, lagere snelheid). Waar scheiding van de verkeerssoorten niet aan de orde is, kan dit 'krachts- en machtsverschil' alleen substantieel ten gunste van de fietsers worden beïnvloed op de punten 'rijnsnelheid' en 'intensiteit van het gemotoriseerde verkeer' (Fietsberaad, 2005).

Bij de aanleg van fietsstraten wordt erg gelet op de verhouding tussen de fietsintensiteit (aantal fietsers per dag) en de auto-intensiteit (aantal auto's per dag). In het onderzoek van de Fietsraad komen de onderzoekers tot de conclusie dat de fietsstraat alleen goed functioneert als de fietsintensiteit hoger ligt dan de auto-intensiteit. Het Fietsberaad (2005) stelt zelfs dat er minstens twee tot vier keer zoveel fietsers op de weg zouden moeten rijden dan auto's. Ook in Duitsland kwamen ze tot dit inzicht. In de gemeente Krefeld maken ze sinds '90 gebruik van ruim 30 fietsstraten. De fietscoördinator van deze gemeente, Gerd Krüger, zegt: 'Dit werkt alleen als fietsen echt de overheersende vervoerswijze is'.

5.3 Vormgeving

De vormgeving van een weg speelt een belangrijke rol. Zo legt SWOV in een onderzoek naar verkeerssnelheid uit dat de wegkenmerken en de kenmerken van de directe omgeving duidelijk invloed hebben op de rijnsnelheid. Als voorbeeld noemen ze wegen in Zeeland waar de maximumsnelheid 80 km/uur is. Op sommige wegen reed 45 procent van de mensen te hard, terwijl dit op andere wegen maar vijf procent is. Waarom houden gebruikers zich op ene weg beter dan op de andere weg aan de maximumsnelheid? Dat heeft veel met de vormgeving te maken.

De vormgeving van fietsstraten kan op vier manieren functioneel worden aangepast:

1. Autoluw

De auto-intensiteit moet laag liggen. Dat kan ook gestimuleerd worden door verkeerscirculatie. Dan wordt het doorgaande gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk via een andere route omgeleid.

2. Gematigde snelheid autoverkeer

Naast de auto-intensiteit is een lage snelheid van het autoverkeer van grote invloed op de kwaliteit van de fietsroute. Dat kan bereikt worden met een aangepast profiel, weinig rechte stukken in de weg en snelheidsremmende maatregelen.

3. Toepassing asfaltverharding

Toepassing van asfaltverharding in de fietsstraat zorgt voor een vergroting van het fietscomfort. Bij alle fietswegen is de weg verhard, waardoor de kwaliteit voor fietsers kan zijn toegenomen.

4. Aangepast profiel

Een fietsstraat is herkenbaar aan zijn profiel. Fietsselementen zoals rood asfalt, fietssymbolen en bebording maken aan weggebruikers duidelijk dat er sprake is van een fietsroute.



5.4 Onderzoek naar de fietsstraat

Verschillende instanties hebben onderzoek gedaan naar de fietsstraat. Zo heeft het Fietsberaad een onderzoek ingesteld naar het nut, de noodzaak en mogelijkheden van de fietsstraten. Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van deze organisatie de fietsstraten in Hengelo, Utrecht, Zwolle en Groningen onderzocht. Ook het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft in 1997 een evaluatie uitgevoerd naar de fietsstraat in Utrecht. Daarnaast hebben de gemeentes Oss en Haarlem hun fietswegen laten onderzoeken. In de volgende paragrafen worden de resultaten van deze onderzoeken kort besproken en bekeken hoe ze zich verhouden tot de fietsweg.



5.4.1 Gemeente Oss

In gemeente Oss ligt, met een lengte van 2.5 kilometer, de langste fietsstraat van Nederland. Net als bij de fietsweg van waterschap Zeeuwse Eilanden, bestaat de fietsstraat hier uit twee rijbanen die door een middenverhoging zijn gescheiden. Het autoverkeer wordt hierdoor meer gedwongen achter de fietser te blijven.

De Osse fietsstraat is in 2005 geëvalueerd door Ruud Vermeulen, in opdracht van de gemeente. Enquêteering onder fietsers leert dat zij tamelijk tevreden zijn over de fietsstraat: zij vinden die comfortabel en snel – een verbetering ten opzichte van de oude situatie. Over de veiligheid zijn ze minder tevreden. Ze vinden dat automobilisten zich onvoldoende aanpassen: die rijden te hard. Dat blijkt ook te kloppen met de snelheidsmetingen.

5.4.2 Gemeente Haarlem

In gemeente Haarlem is een gebruiksonderzoek uitgevoerd naar de fietsstraat Venkelstraat. 335 omwonenden en leden van de Fietsersbond hebben hieraan deelgenomen. De Venkelstraat is een hoofdverbinding waarvan veel fietsers gebruik maken. De vormgeving bestaat uit een centrale strook van rood asfalt, visuele versmalling van zwarte klinkerstroken en bebording. De onderzoeker, Pau Tjioe Kho, stelt dat fietsstraten alleen te realiseren zijn waar significant meer fietsers dan auto's zijn. Hij stelt de verhouding 2:1 voor.

De resultaten uit het onderzoek laten zien dat de meeste ondervraagden zeer positief reageren op de fietsstraat. Het lijkt alleen niet voor iedereen duidelijk te zijn waar de fietser moet fietsen en hoe de automobilist zich behoort te gedragen. De onderzoeker geeft de aanbeveling om in de toekomst veel aandacht te besteden aan de communicatie naar de omwonenden en gebruikers. Dat zou bijdragen aan de tevredenheid van de fietsstraat. Daarnaast raadt hij aan om middenasmarkering op het wegdek aan te brengen.

5.4.3 Wacht u voor de fiets

In Nederland zijn de laatste jaren op verschillende plaatsen fietsstraten aangelegd. Er zijn in totaal 12 fietsstraten onderzocht. In het artikel 'Wacht u voor de fiets, fietsstraten op een rij', worden de resultaten samengevat. Vooral bij lage intensiteiten van het autoverkeer blijken de onderzochte fietsstraten goed te voldoen. De beleving van de aantrekkelijkheid, de herkenbaarheid en de veiligheid van de routes die als fietsstraat zijn uitgevoerd, zijn over het algemeen goed. Met name de verkeerscirculatiemaatregelen om het autoverkeer te beperken en de fietser de voorrang te geven, worden gewaardeerd.

Volgens de onderzoekers hebben fietsstraten met rijbaanscheiding, zoals de fietswegen van het waterschap, wel een aantal nadelen. Bij hoge auto-intensiteiten én bij zeer lage intensiteiten leidt de oplossing tot irritatie en onnodige hinder. Bij hoge fietsintensiteiten, beperkt autoverkeer, beperkte parkeerwisselingen en beperkt laden en lossen kan deze vormgeving goed functioneren. De middenberm is ook een goed middel om parkeren op de fietsstraat tegen te gaan.

Om onnodige irritatie en oponthoud te voorkomen, is het volgens de onderzoekers wenselijk om het overrijden van de middenberm onaantrekkelijk, maar niet onmogelijk te maken.



5 Fietsweg versus fietsstraat

De fietsweg van waterschap Zeeuwse Eilanden heeft veel kenmerken van een fietsstraat met rijbaanscheiding. Deze toepassing blijkt in de praktijk goed te werken als de intensiteit van het autoverkeer zich beperkt tot 2.000 à 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Maar dan moet de fietsintensiteit minstens twee of vier keer zo groot zijn (Fietsberaad, 2005).

Het grootste verschil met een fietsstraat is dat de fietsweg van het waterschap buiten de bebouwde kom ligt. Het rapport '*Fietsstraten in hoofdfietsroutes, toepassingen in de praktijk*', legt uit dat de vormgeving en inrichting van een fietsstraat veel verschillende uitvoeringen kent. We kunnen de fietsweg van het waterschap daarom zien als een variant van de fietsstraat. In 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' van Fietsberaad staat: 'Het waterschap Zeeuwse Eilanden heeft een soort fietsstraat buiten de bebouwde kom gerealiseerd, die 'fietsweg' wordt genoemd.'

5.5.1 Fiets- en auto-intensiteit

Op de fietswegen rijden veel automobilisten. Het waterschap heeft maatregelen genomen om dit gebruik te ontmoedigen. Zo is de rijnsnelheid van het autoverkeer op de meeste fietswegen verlaagd naar 60 kilometer per uur. Daarnaast is er in het midden een verhoging aangebracht. Deze aanpassingen moeten de snelheid van automobilisten omlaag brengen.

Op de fietswegen in Krabbendijke, Kamperland en Heinkenszand ligt het aantal automobilisten in verhouding hoger dan het aantal fietsers. De fietsweg in Middelburg is een drukke weg waar dagelijks honderden auto's rijden, bijvoorbeeld nog meer dan in Krabbendijke en Heinkenszand. Dat lijkt in Middelburg geen probleem te zijn omdat er relatief meer fietsers gebruik maken van de weg dan automobilisten. Bij de fiets- en auto-intensiteit gaat het dus niet om het absolute aantal, maar om de onderlinge verhouding. Die verhouding moet in het voordeel zijn van de fietser. Op de huidige fietswegen is dat alleen in Middelburg en Dishoek zo.

De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer zou nog intensiever kunnen worden aangepakt, waardoor de verhouding ten opzichte van fietsers verbetert. 'Juist vanwege de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer is het op een hoofdfietsroute ook redelijk, uitlegbaar en vaak 'bijna vanzelfsprekend' om aan automobilisten te vragen zich 'als gast' te gedragen' (Wacht u voor de fiets, 2000). Er zouden bij de fietsweg daarom verkeerscirculatiemaatregelen genomen kunnen worden zodat het fietsverkeer in de meerderheid is.

In Krabbendijke is de weg nu, ten tijde van het onderzoek, bijvoorbeeld beschikbaar voor bussen. Waterschap Zeeuwse Eilanden heeft hier geen invloed op, maar de auto-intensiteit neemt daardoor wel toe. In overleg met de betrokken partijen kunnen wellicht in een vroegtijdig stadium afspraken worden gemaakt dat busdiensten in de toekomst geen gebruik maken van fietswegen.

5.5.2 Vormgeving

De fietsweg van het waterschap kenmerkt zich door vormgeving en inrichting. De verhoging in het midden van de weg en de verkeersborden maken aan de gebruiker duidelijk dat hij zich op een bijzondere weg bevindt. De vormgeving zou nog verder aangepast kunnen worden door de kleur van het asfalt rood te maken en een symbool van de fietsweg op het wegdek te plaatsen.

In Krabbendijke, Heinkenszand en Kamperland is de fietsweg erg recht. Dat nodigt automobilisten uit om harder te rijden. Er zullen op deze locaties daarom extra maatregelen nodig zijn om toch een lage snelheid te creëren. In Middelburg en Dishoek zijn er juist redelijk veel bochten in de weg, waardoor de automobilist gedwongen wordt om minder hard te rijden.

Verder blijkt uit tellingen van waterschap Zeeuwse Eilanden dat de auto-intensiteit in Middelburg en Dishoek lager ligt dan de fietsintensiteit. In Kamperland, Krabbendijke en Heinkenszand ligt de auto-intensiteit juist veel hoger dan de fietsintensiteit. De vormgeving van de weg kan er aan bijdragen dat er minder auto's rijden. Het waterschap heeft het autoverkeer al gedeeltelijk ontmoedigd door de snelheid te verlagen en een verhoging in het midden te plaatsen. Het doorgaande verkeer zou nog meer gestimuleerd kunnen worden om gebruik te maken van een andere route.

5.5.3 Onderzoek

Naar het fenomeen 'fietsstraat' zijn al verschillende studies gedaan. Hoewel de fietsweg van het waterschap niet één op één te vergelijken is met de fietsstraat, kunnen de studies toch nuttige informatie opleveren. Hieronder staat puntsgewijs welke overwegingen waterschap Zeeuwse Eilanden kan meenemen bij het aanleggen van nieuwe fietswegen of het aanpassen van de huidige.

- Over het algemeen zijn gebruikers tevreden over de fietsstraat.
- Verschillende onderzoeken onderstrepen het belang van de vormgeving. Zo hebben het rode asfalt en logo op de weg in de gemeente Oss en Haarlem bijgedragen aan het begrip bij de gebruiker.
- De fietsintensiteit dient hoger te liggen dan de auto-intensiteit. Hierdoor ontstaat een 'natuurlijke' situatie waarin de fietser voorrang krijgt. Bij sommige fietswegen van het waterschap is dit niet het geval. In 'Wacht u voor de fiets' stellen de onderzoekers dat juist bij een weg met een verhoging in het midden een hogere fietsintensiteit belangrijk is.
- Communicatie naar omwonenden en gebruikers draagt bij aan een beter begrip van de fietsstraat. Voor de fietswegen van het waterschap zou dit ook kunnen gelden.



6. Conclusies & aanbevelingen algemeen



Waterschap Zeeuwse Eilanden wil weten hoe tevreden klanten zijn met de fietsweg. Lievens Communicatie heeft dit onderzocht met behulp van een grootschalig kwantitatief onderzoek, aangevuld met een literatuurstudie. Naar aanleiding van gesprekken met het waterschap is gekozen om de volgende vraagstelling te onderzoeken:

'Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg?'

Deze hoofdvraag is in de onderzoeksopzet verder gespecificeerd met behulp van het Servqual-model van Parasuraman, Zeithaml en Berry. De fietsweg is daarbij opgedeeld in verschillende onderdelen: bekendheid met de fietsweg, tastbare zaken, interactie tussen verkeersdeelnemers, emoties, communicatie, vergelijking met de vroegere verkeerssituatie en de toekomst van de fietsweg. In de analyse van deze onderdelen is extra aandacht voor mogelijke verschillen tussen de vijf fietswegen.

In paragraaf 6.1 wordt een korte algemene conclusie gegeven over de tevredenheid met de fietsweg. Daarna volgen vanaf paragraaf 6.2 de conclusies en aanbevelingen van de afzonderlijke onderdelen van de fietsweg. Vanaf paragraaf 6.8 wordt antwoord gegeven op de deelvraag: *'In welke mate is de locatie van invloed op de tevredenheid met de fietsweg?'*

6.1 Algemeen

Hoe tevreden zijn de klanten van waterschap Zeeuwse Eilanden met de fietsweg? De resultaten van het onderzoek laten zien dat de meeste klanten overwegend negatief zijn over de fietsweg. Maar deze conclusie doet de maatregel te kort, want op sommige locaties werkt de weg uitstekend. Het blijkt maatwerk te zijn, waarbij een aantal factoren een grote rol spelen, zoals de bekendheid met de bedoeling van de fietsweg, de auto-intensiteit en fietsintensiteit, het soort gebruiker en de vormgeving van de weg. In de volgende paragrafen staan de conclusies en aanbevelingen van ieder onderdeel van de fietsweg.

6.2 Bekendheid

De meerderheid van de gebruikers weet wat de bedoeling van de fietsweg is. Als de bedoeling duidelijk is voor mensen, zijn ze positiever over de interactie tussen de verkeersdeelnemers. Ze zijn meer tevreden over de manier waarop het autoverkeer zijn snelheid aan fietsers aanpast, de alertheid van fietsers op automobilisten en de ruimte die ze hebben om in te halen. Al met al draagt een grotere bekendheid met de fietsweg bij aan het draagvlak en een juist gebruik van de weg.

Het is opvallend dat het begrijpen van de bedoeling van de fietsweg nauwelijks invloed heeft op de emoties van de gebruiker. Mensen die weten hoe de weggebruikers zich op de fietsweg dienen te gedragen, voelen zich bijvoorbeeld niet veiliger of prettiger, terwijl je dit wel zou verwachten. Ze zijn alleen meer oplettend, wat juist wel weer kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, wat ook het doel is van de fietsweg.

Communicatie speelt een belangrijke rol bij het overbrengen van de bedoeling. Een kwart van de ondervraagden kan zich herinneren dat ze over de fietsweg zijn geïnformeerd. Deze groep begrijpt significant beter wat de bedoeling van de fietsweg is en herkent ook vaker de verkeersborden. Deze resultaten sluiten aan bij die van het gebruiksonderzoek naar de fietsstraat in Haarlem. Onderzoeker Pau Tjoe Kho trekt namelijk de conclusie dat communicatie naar omwonenden en gebruikers een positief effect heeft op het slagen van de fietsstraat.



Het verkeersbord draagt ook bij aan het begrijpen van de bedoeling van de fietsweg. De meerderheid van de ondervraagden herkent het speciale bord, maar vindt het bord nog niet duidelijk genoeg.

Aanbevelingen:

- Het is aan te raden om bij de aanleg van nieuwe fietswegen volop aandacht te geven aan gerichte communicatie om de bedoeling van de fietsweg uit te leggen. Verder kan overwogen worden om met omwonenden en gebruikers van de bestaande fietswegen opnieuw te communiceren over de bedoeling.
- Waterschap Zeeuwse Eilanden kan het verkeersbord duidelijker maken voor de gebruikers, door er bijvoorbeeld een onderschrift onder te plaatsen zoals 'auto te gast'.

Verkeersbord fietsstraat in Houten



- De vormgeving van de fietsweg kan worden aangepast. Nu maken alleen het verkeersbord en de verhoging in het midden duidelijk dat de weg een fietsweg is. Het waterschap zou meer herkenningspunten kunnen aanbrengen. Zo kan het asfalt rood worden gemaakt en het logo van het verkeersbord op de weg worden aangebracht. Deze indeling herinnert de gebruiker tijdens zijn rit dat hij zich op een fietsweg bevindt. Onderzoek van SWOV en Fietsberaad ondersteunen de waarde van deze visuele elementen.

6.3 Communicatie

Een kwart van de ondervraagden weet zich te herinneren dat ze door waterschap Zeeuwse Eilanden zijn geïnformeerd over de fietsweg. Voor de meeste mensen binnen deze groep was de communicatie voldoende. Het valt op dat wat oudere gebruikers (50+) vaker aangeven geïnformeerd te zijn en ook vaker de bedoeling van de fietsweg begrijpen.

Aanbevelingen:

- Bij communicatie over de fietsweg is het van belang aandacht te hebben voor de jongere verkeersdeelnemer: spreekt de wijze van communicatie deze deelnemer voldoende aan? Dit kan door kritisch te kijken naar de in te zetten communicatiekanalen of de huidige middelen door de bril van de jongeren te bezien en zonodig aan te passen.

6.4 Tastbare aspecten

De tastbare onderdelen van de fietsweg scoren verschillend. Gebruikers zijn erg positief over de begroeiing, de lengte van de fietsweg, de maximumsnelheid en de zichtbaarheid van de borden. Ze zijn minder tevreden over de verlichting, de breedte van hun weghelft en de hoogte van de hobbel. Bij een aantal fietswegen is geen verlichting aanwezig, maar uit het onderzoek komt duidelijk naar voren dat gebruikers daar wel behoefte aan hebben.

De hoogte van de hobbel is moeilijker om aan te passen. Het is ook de vraag of dat wenselijk is, omdat de verhoging juist een essentieel onderdeel vormt van de fietsweg. Hetzelfde geldt voor de breedte van de weghelft. Bij de tastbare onderdelen van de fietsweg is een duidelijk verschil te zien tussen de soort gebruikers. Automobilisten zijn over het algemeen negatiever dan fietsers. Bij het aspect 'breedte van uw rijbaan' is het begrijpelijk dat automobilisten daar minder tevreden over zijn dan fietsers. Hun rijbaan is immers ook smaller dan normaal. Het valt op dat bij de maximumsnelheid juist geen verschil is gevonden tussen gebruikers. Blijkbaar vinden zowel fietsers, automobilisten als wandelaars deze snelheid prima.



De locatie van de fietsweg is ook erg bepalend voor de tevredenheid met de tastbare aspecten. Zo zijn de gebruikers van de fietsweg in Middelburg over bijna alle aspecten positiever dan andere gebruikers. Alleen over de behaalde snelheid zijn ze in Middelburg negatiever. In Kamperland, Krabbendijke en Heinkenszand zijn de respondenten minder te spreken over de tastbare aspecten.

Bijna alle tastbare aspecten hebben invloed op het rapportcijfer van de fietsweg. Gebruikers hechten blijkbaar veel waarde aan de vormgeving van de fietsweg. Goudappel Coffeng benadrukt in het onderzoek *'Fietsstraten in hoofdfietsroutes'* het functionele belang van vormgeving bij infrastructurele fietsvoorzieningen. Een goede inrichting van de weg draagt bij aan een lage auto-intensiteit, een verlaging van de snelheid, een vergroting van het fietscomfort en de herkenbaarheid van de weg.

Zo adviseert Goudappel Coffeng om de fietsstraat als maatregel zo min mogelijk toe te passen op rechte wegen, omdat dit bij weggebruikers een hoge snelheid uitlokt. Op sommige fietswegen van waterschap Zeeuwse Eilanden zijn weinig bochten. De weg 'communiqueert' als het ware dat er hard gereden kan worden. In bijvoorbeeld Kamperland draagt de lengte van de weg en de brede berm hier ook aan bij. Het is lastig om automobilisten 60 kilometer per uur te laten rijden als er 2.5 kilometer rechte weg voor hen ligt en er geen of beperkte politiehandhaving is. In bijvoorbeeld Middelburg of Dishoek is het makkelijker om de snelheid omlaag te brengen. Op deze locaties zijn de fietsers in de meerderheid en heeft de fietsweg veel bochten.

Aanbevelingen:

- Bij de fietswegen zonder verlichting kan waterschap Zeeuwse Eilanden de mogelijkheden onderzoeken om wel verlichting aan te brengen. Tevens is de verlichting een aandachtspunt bij de eventuele aanleg van nieuwe fietswegen.
- Het waterschap kan ervoor kiezen om snelheidsremmende maatregelen toe te passen op fietswegen met rechte stukken. Denk hierbij aan horizontale verkeersremmers, zoals een asverspringing of chicané.
- Bij toekomstige fietswegen is het van belang rekening te houden met de vorm van de weg. Een fietsweg is geschikter voor wegen met bochten, die het verkeer afremmen.

6.5 Interacties tussen weggebruikers

De interactie tussen weggebruikers blijkt nog niet goed te verlopen. Volgens de respondenten passen automobilisten hun snelheid niet genoeg aan fietsers aan, zijn fietsers onvoldoende alert op automobilisten en ervaart men te weinig ruimte om in te halen. Alleen het passeren van tegenliggers gaat redelijk goed.

De interactie blijkt sterk samen te hangen met het begrijpen van de bedoeling van de fietsweg, zoals in paragraaf 6.2 is beschreven. Het soort gebruiker speelt ook een belangrijke rol. De resultaten laten zien dat wandelaars en automobilisten negatiever zijn dan fietsers. En dat is opvallend. In de rest van dit onderzoek is de mening van wandelaars vaak hetzelfde als andere gebruiker van de fietsweg. Alleen bij deze vraag geven wandelaars een afwijkend antwoord, in dit geval is het antwoord negatiever dan die van fietsers. Er zijn ook geen speciale voorzieningen voor wandelaars op de fietswegen van waterschap Zeeuwse Eilanden. Zowel de fietsers als de wandelaars bevinden zich op dezelfde weg. Wel is de fietser positief over de interactie tussen de weggebruikers, terwijl de wandelaar negatief is.



Het is opmerkelijk dat automobilisten negatiever zijn dan fietsers over de alertheid van de fietsers, maar dezelfde mening hebben als fietsers over de manier waarop het autoverkeer zijn snelheid aanpast. Je zou verwachten dat automobilisten positiever oordelen over zichzelf.

In de opmerkingen die de respondenten aan het einde van de enquête konden maken, komt de interactie tussen weggebruikers ook vaak ter sprake. Vooral de schoolgaande jeugd zou zich niet goed gedragen. Ze rijden met teveel fietsers naast elkaar en letten te weinig op het verkeer om zich heen. Dat irriteert vooral de automobilisten.

Aanbevelingen:

- Er kan onderzocht worden of er bij de fietswegen mogelijkheden zijn om voorzieningen voor wandelaars te treffen.
- In de communicatieactiviteiten is het aan te raden aandacht te hebben voor de schoolgaande jeugd. Voorlichting geven over de gedragsregels op de fietsweg kan wellicht gecombineerd worden met andere acties vanuit het waterschap richting scholen. Of zou onderdeel kunnen vormen van voorlichting vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheidsorganisaties. Ook kan de inhoud van de communicatie tegen het licht worden gehouden: spreken de uitingen de schoolgaande jeugd aan?
- Het waterschap kan in overleg treden met handhavinginstanties om te bekijken welke mogelijkheden er zijn voor handhaving van de gedragsregels op de fietswegen.

6.6 Emoties

Het onderzoek naar de fietsweg van het waterschap maakt duidelijk dat de subjectieve beleving van de gebruikers nog niet optimaal is. De groep gebruikers is daarbij in tweeën gedeeld: één groep (van zo'n 40 procent) voelt zich prima, terwijl een net zo grote groep zich juist niet goed voelt op de fietsweg.

De resultaten laten zien dat vooral automobilisten zich onveilig, onprettig en oplettend voelen. Fietsers voelen zich echter positiever. Ook de locatie is erg bepalend. In Krabbendijke, Kamperland en Heinkenszand ervaren de gebruikers veel negatieve emoties. In Middelburg en Dishoek voelen de gebruikers zich juist beter.

Waterschap Zeeuwse Eilanden werkt met de fietsweg aan de objectieve veiligheid van de gebruikers. Zo is het bij bijvoorbeeld kruisingen veiliger om fietsers op dezelfde weg te laten rijden als automobilisten. De subjectieve veiligheid is anders. Onderzoek van SWOV (2003) maakt duidelijk dat mensen een vrijliggend fietspad als veiliger ervaren, terwijl dat niet overeen hoeft te komen met de objectieve veiligheid.

Uit het onderzoek 'The role of emotions and moods in traffic' van Jolieke Mesken (SWOV, 2003) blijkt dat gevoelens direct effect hebben op de manier waarop mensen deelnemen aan het verkeer. Degenen die zich goed en zelfverzekerd voelen, maken minder fouten in het verkeer dan degenen die zich minder goed voelen. Dat betekent dus dat positieve emoties bijdragen aan een verkeersveilige situatie. Het onderzoek naar de fietsweg van het waterschap laat zien dat er op de fietsweg nog teveel gebruikers zijn die negatieve emoties ervaren. Op dit vlak is dus nog winst te behalen.

Aanbeveling:

- Waterschap Zeeuwse Eilanden wil zich profileren als een klantgerichte organisatie. Het is daarbij belangrijk om te kijken hoe de gebruiker de fietsweg ervaart. De fietsweg kan objectief gezien veilig zijn, maar iemand kan zich toch onveilig voelen. Als het waterschap Zeeuwse Eilanden rekening wil houden met de gevoelens en ervaringen van de klant, dan is het aan te raden om bij de fietsweg niet alleen doelen te stellen op het gebied van de objectieve veiligheid, maar ook op het gebied van de subjectieve veiligheid. Dat kan inhouden dat er maatregelen worden genomen die wellicht niet vanuit verkeerstechnisch oogpunt de verkeersveiligheid bevorderen, maar wel een positief effect hebben op het gevoel van de weggebruiker en daarmee zijn gedrag op de fietsweg.

6.7 De oude verkeerssituatie

Een groot deel van de ondervraagden kende de weg voordat het een fietsweg was. Daarom kan er een goede vergelijking worden gemaakt tussen de fietsweg en de oude verkeerssituatie. Maar niet iedereen deelt dezelfde mening. Een grote groep vindt de situatie verbeterd, terwijl een vergelijkbare grote groep de situatie vindt verslechterd.

De resultaten laten duidelijk zien dat fietsers de weg vaak verbeterd vinden. Er is meer aandacht gekomen voor fietsers, de weg is veiliger, overzichtelijker, de snelheid van het verkeer is omlaag gegaan en het wegdek is verbeterd. Automobilisten zijn minder enthousiast over de veranderingen die de fietsweg met zich meebrengt. Deze groep gebruikers vindt de fietsweg vaak een verslechtering van de verkeerssituatie. Opvallend is dat dagelijkse gebruikers minder tevreden zijn dan gebruikers die meerdere malen per week op de fietsweg komen, terwijl de gebruiksfrequentie wel dicht bij elkaar ligt.

De locatie is een andere bepalende factor. De fietswegen in Middelburg en Dishoek lijken een verbetering te zijn ten opzichte van de vorige situatie. De wegen zijn veiliger geworden, rustiger, overzichtelijker, de snelheid van het verkeer is omlaag gegaan, het wegdek is verbeterd en er is meer aandacht voor fietsers.

Vooraf in Krabbendijke en Kamperland zijn gebruikers over sommige stellingen uitgesproken negatief. Ze vinden de weg er vooral niet veiliger op geworden of overzichtelijker. In Heinkenszand zijn mensen ook niet altijd tevreden over de veranderingen in de verkeerssituatie, maar ze zijn niet zo negatief als in Krabbendijke en Kamperland.



Aanbevelingen:

- Bij eventuele aanpassingen in de inrichting of de vormgeving van de fietsweg kan er extra aandacht komen voor de beleving van de automobilisten.
- In de communicatie kan rekening gehouden worden met het verschil in meningen van vooral de fietsers en de automobilisten. Er kan gekozen worden voor een aparte doelgroepbenadering.

6.8 Fietsweg in de toekomst

Is de fietsweg een goede maatregel om ook op andere plaatsen toe te passen? De meningen over deze vraag zijn verdeeld. Het lijkt erop dat de fietsweg niet zonder meer op andere locaties kan worden toegepast. Dat zou door slechts een derde van de mensen gesteund worden. De fietsweg zou meer succes hebben als er bijvoorbeeld meer aandacht is voor communicatie over de weg, meer verkeersborden en controle of toezicht op het verkeersgedrag van gebruikers.

In de vorige paragrafen is al opgemerkt dat de fietsweg maatwerk is. De maatregel lijkt een toekomst te hebben, mits waterschap Zeeuwse Eilanden rekening houdt met een aantal belangrijke factoren. Allereerst dient de locatie geschikt te zijn. Daarbij is van belang te kijken naar wat de weg zelf 'communiqueert'. Snelheidsremmende maatregelen kunnen hieraan bijdragen. Daarnaast is een weg met veel bochten geschikter als fietsweg dan een rechte weg. Verder dient het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de weg lager te liggen dan het aantal fietsers. Is dit niet het geval, dan zal het waterschap moeten trachten de weg niet op de doorgaande route voor automobilisten aan te leggen.

Voor de gebruiker moet de bedoeling van de fietsweg duidelijk zijn. Communicatie richting omwonenden en gebruikers draagt daaraan bij. Maar ook herkenningspunten op de weg zelf, zoals het logo van de fietsweg op het asfalt zorgen ervoor dat de gebruiker weet dat het een fietsweg is.

Het gemiddelde rapportcijfer van de fietsweg is een 5.7. Dat betekent dat de gebruikers ontevreden zijn met de fietsweg. Als mensen tevreden zijn, geven ze gemiddeld een 7.2. Verder zijn mensen niet geneigd om lage cijfers te geven, terwijl dat in dit onderzoek wel vaak is gebeurd. De groep die de fietsweg niet een goede maatregel vindt om toe te passen op andere locaties trekt het gemiddelde dan ook aanzienlijk omlaag. Deze groep geeft de fietsweg niet hoger dan een 5 als rapportcijfer. De tastbare aspecten van de weg en de emoties hangen sterk samen met het rapportcijfer. Het is daarom te verwachten dat de genoemde aanpassingen aan de fietsweg zullen leiden tot een hoger gemiddelde.

Aanbevelingen:

- Bij nieuwe fietswegen dient het waterschap rekening te houden met verschillende aspecten. De eerste is de auto-intensiteit en de fietsintensiteit. Een lagere auto-intensiteit draagt bij aan het succes van de fietsweg. Ook de communicatie en vormgeving zijn belangrijk. Tot slot zijn rechte wegen minder geschikt als fietsweg, maar kunnen door snelheidsremmende maatregelen wel geschikt gemaakt worden.
- Bij de fietswegen van het waterschap valt op dat gebruikers minder tevreden zijn over lange fietswegen zoals in Krabbendijke en Kamperland. Uit andere onderzoeken blijkt dat de lengte bij *fietsstraten* geen invloed heeft, maar deze liggen binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is het misschien beter om de fietswegen niet te lang te maken.



7. Conclusies & aanbevelingen locaties



Waterschap Zeeuwse Eilanden heeft in het begin van het onderzoek aangegeven dat ze van iedere afzonderlijke locatie wil weten hoe tevreden klanten zijn over de fietsweg. In de volgende paragrafen worden voor iedere locatie de conclusies en aanbevelingen besproken. Hiermee worden de verschillende deelvragen beantwoord:

1. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Middelburg?
2. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Krabbendijke?
3. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Heinkenszand?
4. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Kamperland?
5. Hoe tevreden zijn de klanten van WZE met de fietsweg in Dishoek?

Zoals in de onderzoeksopzet is vermeld, kunnen over de fietsweg in Dishoek geen betrouwbare uitspraken worden gedaan door het lage aantal respondenten op die locatie.

7.1 Middelburg

De fietsweg in Middelburg is slechts 450 meter lang en daarmee de kortste fietsweg. Dagelijks maken honderden mensen er gebruik van, voornamelijk fietsers en in mindere mate automobilisten. De ondervraagden zijn zeer positief over deze weg. Gemiddeld geven gebruikers van de fietsweg in Middelburg een 7.1 als rapportcijfer. Dat cijfer is opvallend hoger dan het gemiddelde rapportcijfer, 5.7, voor alle fietswegen.

De vorm van de weg sluit goed aan bij de aanbevelingen uit het onderzoek 'Fietsstraten in hoofdfietsroutes' (Fietsberaad). Het is vooral belangrijk dat de fietsintensiteit op de fietsweg in Middelburg hoger ligt dan de auto-intensiteit. Het is geen doorgaande route voor automobilisten. Hierdoor ontstaat een natuurlijke situatie waarbij automobilisten rekening houden met fietsers die in de meerderheid zijn. In de weg zijn ook bochten die de snelheid van het verkeer afremmen.

Aanbeveling:

- We kunnen concluderen dat de fietsweg in Middelburg een uitstekend voorbeeld is van een locatie waar de fietsweg succesvol is toegepast. De fietsweg zou nog verbeterd kunnen worden door de herkenbaarheid van de maatregel te vergroten. Dat kan door middel van communicatie en visuele elementen op de fietsweg zelf.

7.2 Krabbendijke

In Krabbendijke is na een uitvoerig onderzoek door ingenieursbureau Royal Haskoning besloten om een fietsweg aan te leggen. Leerlingen van het Calvincollege, ouders en de school wilden liever een vrijliggend fietspad. Dat was niet mogelijk door onder andere het ontbreken van cofinanciering van de gemeente en moeilijk te verwerven grond. Een fietsweg bracht minder kosten met zich mee en was sneller te realiseren.

Na aanleg van de fietsweg paste vervoersbedrijf Connexion haar dienstregeling aan waardoor er veel bussen op de weg reden. Na vragen uit de politiek is dit binnen enkele weken teruggedraaid, waardoor er nu op drukke tijdstippen geen bussen meer over de fietsweg rijden. Het heeft er wel voor gezorgd dat de fietsweg in Krabbendijke verschillende keren negatief in het nieuws is gekomen.

Onderzoek onder de gebruikers van de fietsweg maakt duidelijk dat veel mensen ontevreden zijn met de weg. Gebruikers van de fietsweg in Krabbendijke geven de fietsweg gemiddeld een 5.0. Toch is de bedoeling van de fietsweg bij de gebruikers net zo duidelijk als op andere locaties. Mensen zijn ontevreden over de breedte van de weghelft en de hoogte van de hobbel. Een groot knelpunt is de interactie tussen weggebruikers. Fietsers zouden niet genoeg alert zijn op automobilisten. In de algemene opmerkingen komt het gedrag van scholieren op de fiets ook vaak ter sprake. Het valt op dat de automobilisten hun snelheid wel redelijk goed aan fietsers aanpassen.



Op de fietsweg in Krabbendijke spelen emoties ook een rol. Veel respondenten voelen zich op de weg niet veilig, onprettig en niet ontspannen. Dat heeft invloed op het rapportcijfer van de fietsweg. De fietsweg heeft in vergelijking met de oude verkeerssituatie volgens veel gebruikers maar weinig verbeterd. Hier kunnen de media ook een rol in hebben gespeeld. Een krantenartikel kopt bijvoorbeeld: 'Fietsweg maakt schoolroute onveilig'. Dat kan een effect hebben op de beeldvorming van de gebruiker.

Aanbevelingen:

- De fietsweg in Krabbendijke ligt op een route met veel fietsers en automobilisten. Omdat een vrijliggend fietspad een kostbare optie is voor deze locatie, zou waterschap Zeeuwse Eilanden het doorgaande autoverkeer kunnen ontmoedigen. Er zouden bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen getroffen kunnen worden en een opvallende visuele aanduiding van de fietsweg door gekleurd asfalt of een logo op de weg.
- De uitkomsten van het onderzoek geven aanleiding om de fietsweg op deze locatie te heroverwegen. De fietsweg lijkt hier, mede door de media, een slecht imago te hebben. Het is wellicht niet eenvoudig om de weg zo aan te passen dat gebruikers een positieve mening zullen krijgen.

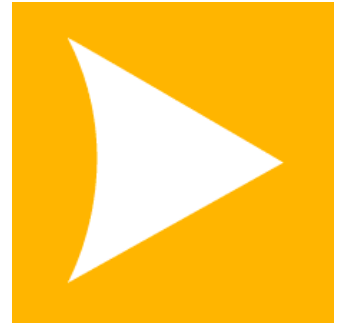
7.3 Heinkenszand

De fietsweg in Heinkenszand ligt in het recreatiegebied 'Stelleplas'. In de zomer trekt dit gebied veel bezoekers, waardoor het aantal fietsers en automobilisten toeneemt. In 2001 is deze fietsweg geëvalueerd door adviesbureau Grontmij. Zij concludeerde dat de objectieve veiligheid was toegenomen. Metingen gaven aan dat de gemiddelde snelheid was verlaagd en er minder snelheidsverschillen waren tussen verkeersdeelnemers.

In het onderzoek van 2001 waren de meningen van de gebruikers verdeeld. Ongeveer de helft van de gebruikers vond de fietsweg een verslechtering van de situatie. Vooral de interactie tussen verkeersdeelnemers bleek een probleem. Fietsers voelden zich hierdoor niet prettig, waardoor de subjectieve veiligheid was afgenomen.

De resultaten uit het huidige onderzoek laten zien dat de subjectieve veiligheid nog steeds niet optimaal is. Gebruikers voelen zich regelmatig onveilig of onprettig. Er zijn geen verschillen gevonden tussen de fietsers en automobilisten, terwijl in 2001 de fietsers nog negatiever waren dan automobilisten. Dat kan betekenen dat de subjectieve veiligheid van de fietsers sinds 2001 is toegenomen en nu gelijk is aan die van andere weggebruikers.

Als we de interactie tussen verkeersdeelnemers vergelijken met de resultaten uit het onderzoek van Grontmij, dan is die interactie voor de meeste respondenten nog steeds een probleem. Fietsers zouden nog niet voldoende alert zijn op het autoverkeer en ervaren de ruimte om in te halen nog niet voldoende. Over het autoverkeer zijn de gebruikers positiever, die passen hun snelheid over het algemeen goed aan fietsers aan. Ook het passeren van tegenliggers is redelijk goed. De fietsweg in Heinkenszand krijgt gemiddeld een 5.6 als rapportcijfer. Dat betekent dat de respondenten nog niet tevreden zijn over de weg. De auto-intensiteit ligt op deze weg dubbel zo hoog als de fietsintensiteit.



Aanbevelingen:

- Waterschap Zeeuwse Eilanden zou het autoverkeer kunnen stimuleren om een andere route te nemen, waardoor de fietsers een sterkere positie krijgen op de weg.
- Ook bij deze weg kunnen visuele elementen en snelheidsremmers bijdragen aan een veiliger gevoel voor de fietsers.

7.4 Kamperland

De langste fietsweg, 2.5 kilometer, ligt in Kamperland. De weg loopt door het recreatiegebied 'De Banjaard' dat in de zomer veel toeristen trekt. In de weg zitten nauwelijks bochten en de berm naast de weg is erg breed. Dat maakt het voor automobilisten aantrekkelijk om hard te rijden. De verhoging in het midden van de fietsweg moet dit afremmen.

De vorm van de fietsweg in Kamperland is breed, lang en vrij recht. Dit maakt het moeilijk om de snelheid van automobilisten af te remmen, omdat de weg zich er toe leent om harder te rijden. Bovendien ligt de auto-intensiteit op deze fietsweg in de winter vijf keer hoger als de fietsintensiteit. Bij een weg met deze eigenschappen kan het moeilijk zijn om de fietsweg zo in te richten dat de fietsers de baas is.

De respondenten uit ons onderzoek zijn ook niet erg tevreden met de fietsweg van het waterschap. Ze geven de weg een 5.0 als gemiddeld rapportcijfer. De begroeiing langs de weg wordt wel positief gewaardeerd, maar veel andere aspecten scoren onvoldoende. Hierdoor voelen gebruikers zich vaak onveilig, onprettig en niet ontspannen. De fietsweg heeft daarom volgens de meeste respondenten de verkeerssituatie niet verbeterd.

Aanbeveling:

- De uitkomsten van het onderzoek geven aanleiding om de fietsweg te heroverwegen. De vormgeving van de weg is voor een fietsweg niet optimaal. De weg is lang, breed en recht. Daarnaast ligt de auto-intensiteit veel hoger dan de fietsintensiteit. De vorm van de weg en het hoge aantal automobilisten, maken het niet makkelijk om de bedoeling van de fietsweg over te brengen.
- Ook bij deze weg kunnen visuele elementen en snelheidsremmers bijdragen aan een veiliger gevoel voor de fietsers.

7.5 Dishoek

De fietsweg in Dishoek loopt onderaan de duinen. Mensen die naar het strand of de camping gaan, maken veel gebruik van de weg. In de zomer is het er daarom vaak tien keer zo druk als in de winter. Al in een vroeg stadium van het onderzoek werd duidelijk dat het op deze locatie moeilijk zou worden om in de winterperiode genoeg respondenten te vinden voor het onderzoek. Slechts 27 gebruikers hebben uiteindelijk de vragenlijst ingevuld. We kunnen daarom geen betrouwbare uitspraken doen over de tevredenheid met deze fietsweg.

De resultaten geven wel een indicatie van de tevredenheid met de fietsweg in Dishoek. De ondervraagden zijn erg positief over de weg. Het gemiddelde rapportcijfer is een 7.0. Het aantal fietsers ligt op deze weg hoger dan het aantal automobilisten. Dat draagt bij aan een veilig, prettig en ontspannen gevoel. Ook de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers wordt positief gewaardeerd. De fietsweg in Dishoek lijkt daarom erg succesvol. Verder onderzoek moet uitwijzen of alle gebruikers er zo over denken.

Aanbeveling:

- Verder onderzoek naar de tevredenheid van de klanten met de fietsweg. Dit onderzoek zou in de zomer dienen plaats te vinden.

