

Onderzoek Fietsgebruik 2010

Enquête-uitkomsten

COLOFON

Uitgave

Provincie Fryslân
Postbus 20120, 8900 HM
Leeuwarden
e-mail: provincie@fryslan.nl

Informatie

Voor meer informatie over de onderzoeksmatige
totstandkoming van de rapportage kunt u contact opnemen met:
Afdeling Beleids- en Geo-informatie
Dhr. M.C.J. Smulders
058-2925974 of m.c.j.smulders@fryslan.nl

Voor meer informatie over de beleidsvertaling van de
uitkomsten in de rapportage kunt u contact opnemen met:
Afdeling Verkeer en Vervoer
Mevr. G. Kluwer
058-2925349 of g.kluwer@fryslan.nl

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Achtergrond en methodiek	6
2.1	De steekproef.....	6
2.2	Representativiteit.....	6
2.3	Betrouwbaarheid.....	7
2.4	Analyse deelgroepen.....	7
3	Resultaten	8
3.1	Frequentie en doel fietsgebruik.....	8
3.2	Kwantiteit en kwaliteit fietspaden.....	10
3.3	Verkeersveiligheid.....	12
3.4	Woon-werkverkeer.....	13
3.5	Frequentie en duur recreatief fietsgebruik.....	16
3.6	Rust- en picknickplaatsen.....	18
3.7	Drukte en zwerfvuil recreatieve fietspaden.....	18
3.8	Route-informatie.....	19
3.9	Elektrische fiets.....	21
3.10	Onveilige situaties, gedrag verkeersdeelnemers en gewenste acties.....	22
4	Conclusies	24
Bijlagen		
Bijlage 1	Vragenlijst	27
Bijlage 2	Weegfactoren	31
Bijlage 3	Tabellen met uitkomsten	32
Bijlage 4	Opmerkingen respondenten	41

1 INLEIDING

Het fietsverkeer heeft een belangrijk aandeel in de dagelijkse verplaatsingen. In het kader van duurzaamheid en bereikbaarheid wordt fietsen actief door de provincie Fryslân gefaciliteerd en gestimuleerd. In dat kader voert de provincie regelmatig onderzoeks- en monitoringsactiviteiten uit.

In 2005 heeft de provincie Fryslân een onderzoek uitgevoerd naar het fietsgebruik in Fryslân. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er veel gefietst wordt in Fryslân en dat de fietsers over het algemeen behoorlijk tevreden zijn over de kwaliteit en verkeersveiligheid van de fietspaden. Ten aanzien van het recreatief fietsgebruik werd duidelijk dat vooral uitbreiding van het fietsnetwerk gewenst is. Daarnaast, maar in mindere mate, was verbetering van de kwaliteit van de fietspaden gewenst, alsmede uitbreiding van het aantal rust- en picknickplaatsen en het voorkomen van zwerfafval.

Mede naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek heeft de provincie afgelopen jaren bepaalde knelpunten opgepakt. Zo heeft de provincie in de periode 2007-2009 4,85 miljoen euro via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) besteed aan de aanleg en verbetering van het fietsnetwerk. Via het Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI) is daarnaast in de periode 2005-2009 7,22 miljoen euro besteed aan het fietsnetwerk. Voor de periode 2010-2014 staat in totaal voor circa 29 miljoen euro aan investeringen gepland vanuit deze budgetten. Het gaat dan met name om het creëren van veilige fietsoversteekplaatsen, aanleg van rotondes, vrij liggende fietspaden, fietsnelwegen en fietstunnels. Daarnaast hebben ook gemeenten de afgelopen jaren de nodige investeringen gedaan en zullen dat ook komende jaren nog wel doen.

Om geplande investeringen in het fietsnetwerk nader uit te werken en aanvullende beleidskeuzes te onderbouwen is actueel inzicht in de ervaringen van fietsers wenselijk. In 2010 is daarom het onderzoek naar het fietsgebruik van 2005 herhaald. Een deel van de vraagstelling is hierbij bewust hetzelfde gedaan als in 2005 zodat een goed beeld verkregen kan worden van de ontwikkeling. Anderzijds zijn bepaalde 'kennis'-vragen vervangen door nieuwe 'kennis'-vragen. Zo zijn in de vragenlijst van 2010 enkele vragen opgenomen over de elektrische fiets. Daarnaast is in 2009 een fietspadmonitor uitgevoerd om de actuele (technische) toestand van de fietspaden in beeld te brengen. De resultaten van beide onderzoeken vormen samen input voor een nog op te stellen programma Fiets. In dit programma worden de belangrijkste speerpunten en investeringen in fietsprojecten opgenomen.

Opbouw rapportage

In de rapportage komen in hoofdstuk 2 eerst de opzet en methodische achtergronden van het onderzoek naar voren. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanpak van het onderzoek, de respons en de betrouwbaarheid. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd. Daarbij worden ook vergelijkingen gemaakt met de uitkomsten van het onderzoek uit 2005 en wordt aandacht besteed aan verschillen tussen groepen respondenten en regionale verschillen. Ook wordt in dit hoofdstuk een beeld geschetst van opmerkingen die de respondenten aan het eind van de vragenlijst konden de maken. In het laatste hoofdstuk wordt stil gestaan bij enkele conclusies uit het onderzoek. In de bijlagen zijn onder meer tabellen met uitkomsten en de opmerkingen van respondenten opgenomen.

2 ACHTERGROND en METHODIEK

In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij de onderzoeksmatige aanpak en kenmerken van het onderzoek. Zo worden wat achtergronden gegeven bij de steekproef, wordt een beeld gegeven van de representativiteit van de steekproef en de betrouwbaarheid van onderzoeksuitkomsten. Ook worden de deelgroepen die apart geanalyseerd worden beschreven.

2.1 De steekproef

Om inzicht te krijgen in het fietsgebruik van de Friese bevolking is via een enkelvoudige aselechte steekproef een enquête uitgezet onder 5.000 huishoudens in Fryslân. Ieder huishouden had daarmee een even grote kans om in de steekproef terecht te komen. Gevraagd is de vragenlijst (zie bijlage 1) in te laten vullen door een willekeurige volwassene van 18 jaar of ouder in het huishouden. Dit heeft uiteindelijk een bruikbare respons van 1.425 enquêtes opgeleverd.

Bruto verstuurd	: 5.000
Onbestelbaar retour	: 112
Onbruikbaar retour	: 15
Netto verstuurd	: 4.873
Bruikbare respons	: 1.425 (29,2%)
Bruikbare respons na weging	: 1.365

Gezien het onderwerp - iedereen heeft wel iets met fietsen – kan een respons van 29% als redelijk beschouwd worden. Wel is de respons een stuk lager dan bij het onderzoek van 2005. De respons was destijds met 46% uitzonderlijk hoog. Het verschil in respons kan onder andere te maken hebben met de toenemende “enquête-moeheid” onder de bevolking. Daar lopen onderzoekers steeds vaker tegen aan. Om in absolute zin toch voldoende enquêtes retour te ontvangen zijn op voorhand al 1.000 enquêtes meer verspreid dan in 2005. Desalniettemin ligt de respons absoluut gezien ook nog lager dan in 2005. Op de vergelijkbaarheid van beide onderzoeken heeft dit geen effect.

2.2 Representativiteit

De bereidheid om mee te werken aan een onderzoek is persoonsgebonden. In de steekproef bleken mannen ondervertegenwoordigd, ouderen oververtegenwoordigd en ook enkele regio's niet representatief aanwezig te zijn. Om de steekproefresultaten representatief te laten zijn met de Friese bevolking (van 18 jaar en ouder) is er een weegfactor toegepast op basis van de kenmerken geslacht, leeftijdsgroep en regio (zie bijlage 2). Deze kenmerken van de respondenten zijn namelijk van invloed op het fietsgebruik en de ervaringen die daarmee samenhangen. De bruikbare respons nam door deze weging af naar 1.365 enquêtes¹. De in deze rapportage gepresenteerde frequentieverdelingen en aandelen zijn gebaseerd op de gewogen steekproef. Het exploratief onderzoek (toetsen van verschillen tussen groepen) is niet met de gewogen waarden gebeurt.

¹ Door de weging is de respons waarbij tenminste één van de antwoorden bij geslacht, leeftijd of postcode woonplaats ontbrak, komen te vervallen. Ook is de respons van de Waddengemeenten in de analyse buiten beschouwing gelaten omdat de respons hier in absolute zin te laag was om hier betrouwbare uitspraken over te kunnen doen.

2.3 Betrouwbaarheid

Naast representativiteit (dat aangeeft of de verhouding tussen groepen in de steekproef hetzelfde is als in de populatie) speelt ook het begrip betrouwbaarheid een belangrijke rol in de analyse van enquêtes. Veel statistici werken bij analyses van steekproeven met een foutenmarge van 5% en een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Daarvoor is een minimale steekproefomvang vereist van circa 200 respondenten per te analyseren (deel)groep. Bij voorliggende analyse bleek de respons in sommige regio's in kwantitatieve zin te laag om met een foutenmarge van 5% en een betrouwbaarheidsniveau van 95% uitspraken te doen over verschillen tussen regio's. Uitspraken over verschillen tussen regio's kennen dan ook een grotere foutenmarge. Dit impliceert ook dat er minder snel verschillen zijn aan te tonen tussen regio's, maar ook dat gevonden frequentieverdelingen in de steekproef slechts indicatief iets zeggen over de hele populatie. Uitkomsten uitgesplitst naar regio geven weliswaar een eerste beeld, maar er zal nader onderzoek nodig zijn om er beleidmatige conclusies aan te verbinden. De indicatieve uitkomsten per regio zijn in deze rapportage *cursief* weergegeven.

2.4 Analyse deelgroepen

Bij de analyse en presentatie van de uitkomsten van het onderzoek is in de eerste plaats gekeken naar verschil in uitkomsten tussen mannen en vrouwen. Daarnaast zijn ook drie leeftijdsgroepen onderscheiden, namelijk:

- Jongvolwassenen: 18 tot en met 40 jaar
- Middelbaren: 41 tot en met 64 jaar
- Ouderen: 65 jaar en ouder

Tot slot zijn de volgende Friese regio's onderscheiden:

- Centraal: Boarnsterhim, Leeuwarden, Leeuwarderadeel, Littenseradiel, Menaldumadeel, Tytsjerksteradiel
- Noordoost: Achtkarspelen, Dantumadiel, Dongeradeel, Ferwerderadiel, Kollumerland c.a.
- Noordwest: Het Bildt, Bolsward, Franekeradeel, Harlingen, Wûnseradiel
- Zuidoost: Heerenveen, Ooststellingwerf, Opsterland, Smallingerland, Weststellingwerf
- Zuidwest: Gaasterlân-Sleat, Lemsterland, Nijefurd, Skarsterlân, Sneek, Wymbritseradiel

De waddengemeenten zijn in de analyse buiten beschouwing gelaten.

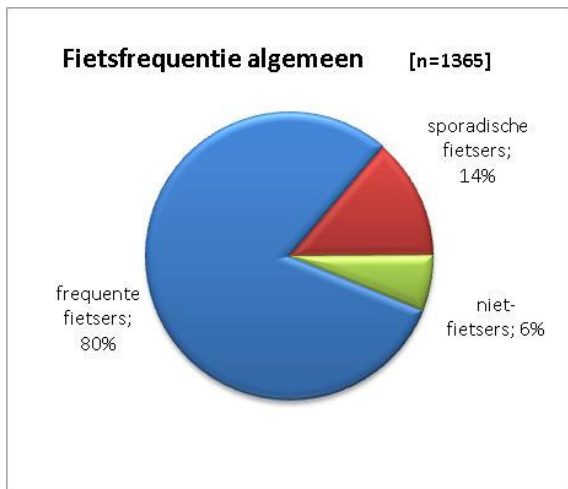
3 RESULTATEN

In dit hoofdstuk worden per thema de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd. Daarbij wordt - voor zover mogelijk en relevant - een vergelijking gemaakt met de uitkomsten van het onderzoek uit 2005. De meeste figuren en tabellen gaan over resultaten van het onderzoek van 2010 en anders staat het er expliciet bij vermeld als het om 2005 gaat. Ook wordt per thema beschreven of er (significante) verschillen bestaan tussen mannen en vrouwen en tussen leeftijdsgroepen. Indicatief wordt nog stil gestaan bij verschillen tussen regio's. Hier mogen geen beleidsmatige conclusies aan verbonden worden (zie ook paragraaf 2.3).

Voor een genuanceerder inzicht is bij een aantal onderwerpen ook aandacht voor de opmerkingen die respondenten aan het eind van de vragenlijst gemaakt hebben. In paragraaf 3.10 wordt uitgebreid op deze opmerkingen in gegaan en in bijlage 4 zijn de opmerkingen integraal opgenomen.

3.1 Frequentie en doel fietsgebruik

De meeste Friezen blijken behoorlijk frequente fietsers. Uit figuur 1 blijkt dat 80% regelmatig tot vaak de fiets pakt voor bijvoorbeeld boodschappen doen, woon-werkverkeer, familiebezoek, etc.² 14% pakt slechts af en toe de fiets en 6% gaat hierbij nooit op de fiets. Deze verdeling wijkt nauwelijks af van de uitkomsten van het onderzoek van 2005. Destijds ging 83% regelmatig tot vaak op de fiets tegenover 11% af en toe en 6% nooit.



Figuur 1 Fietsfrequentie algemeen

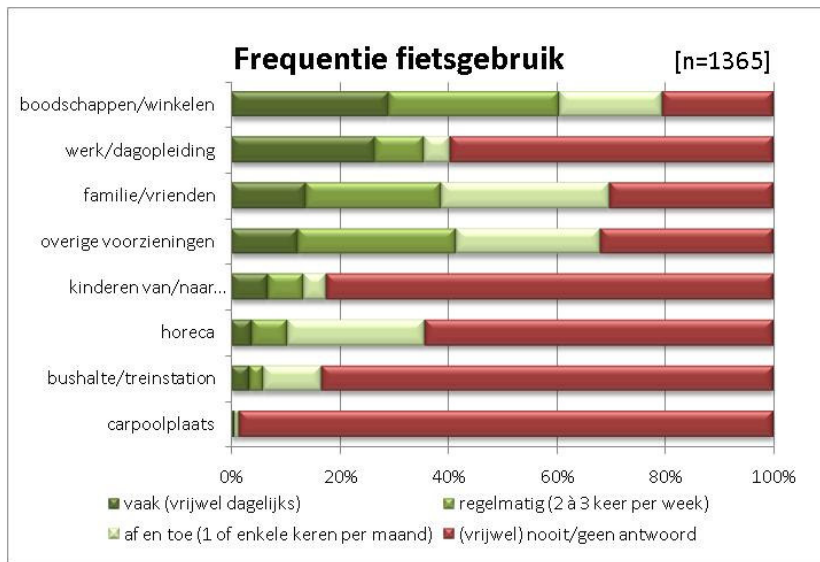
Vrouwen fietsen iets frequenter dan mannen: 82% versus 78%. Ook tussen de leeftijdsgroepen bestaan verschillen. 84% van de jongvolwassenen (18-40) neemt regelmatig de fiets, tegenover 80% van de middelbaren (41-64) en 74% van de ouderen (65 jaar en ouder).

De meest frequente fietsers lijken in de regio's Zuidwest (84%) en Centraal (82%) te wonen, terwijl de regio Noordoost relatief de minste frequente fietsers kent. Slechts 72% van de respondenten neemt in Noordoost regelmatig de fiets. Ruim 10% zelfs nooit³.

Als in figuur 2 gekeken wordt naar de doeleinden waarvoor de fiets zoal gebruikt wordt, dan blijken de Friezen relatief het meest de fiets te pakken voor het doen van boodschappen/winkelen: meer dan 60% doet dit meerdere keren per week. Door circa 40% van de Friezen wordt de fiets regelmatig gebruikt voor woon-werkverkeer, voor bezoek aan familie/vrienden en om bij 'overige voorzieningen' te komen. Circa 25% van de Friezen gaat vrijwel dagelijks op de fiets naar het werk. Vrijwel niemand gaat op de fiets naar een carpoolplaats.

² In de enquête zijn de volgende doeleinden onderscheiden: werk/dagopleiding, carpoolplaats, bushalte/treinstation, kinderen van/naar school halen/brengen, boodschappen/winkelen, familie/vrienden, horeca en overige voorzieningen. Het recreatief fietsgebruik is in deze paragraaf buiten beschouwing gelaten. Dit komt in paragraaf 3.5 apart aan bod.

³ Cursieve tekst betreft indicatieve uitspraken.



Figuur 2 Doel en frequentie fietsgebruik

Er blijken enkele verschillen tussen mannen en vrouwen qua fietsgebruik. Vrouwen gebruiken vaker de fiets om boodschappen te doen of te winkelen en om familie/vrienden te bezoeken. Dit wil overigens niet zeggen dat vrouwen vaker dan mannen boodschappen doen en vrienden bezoeken, maar wel vaker óp de fiets. Mannen gaan echter vaker op de fiets naar horecagelegenheden dan vrouwen.

Tussen de leeftijdsgroepen zijn de verschillen groter, maar ook minder verrassend. Jongvolwassenen gebruiken voor vrijwel alle doeleinden vaker de fiets dan ouderen. Alleen het doen van boodschappen/winkelen vormt hierop een uitzondering. Dat doen ouderen vaker op de fiets dan jongvolwassenen.

Als de vergelijking gemaakt wordt tussen jongvolwassenen en middelbaren, dan blijkt dat jongvolwassenen vaker de fiets gebruiken met als doel bushalte/treinstation, kinderen van/naar school halen/brengen, familie/vrienden bezoeken en bezoek van horecagelegenheden. Middelbaren gebruiken de fiets daarentegen vaker voor het doen van boodschappen/winkelen dan jongvolwassenen. Voor werk/dagopleiding, carpoolplaats en overige voorzieningen gebruiken beide groepen even vaak de fiets.

Worden middelbaren vergeleken met ouderen dan blijkt dat middelbaren voor bijna alle doeleinden vaker de fiets gebruiken dan ouderen. Alleen voor het doen van boodschappen/winkelen en bezoek van familie/vrienden is de frequentie van het fietsgebruik nagenoeg gelijk.

Regionaal zijn er ook wel wat indicatieve verschillen aanwezig tussen de frequentie van fietsgebruik voor verschillende doeleinden. Voor woon-werkverkeer wordt in de regio Centraal en Zuidoost relatief wat meer de fiets gebruikt dan in de andere regio's. Dit komt mede doordat de stedelijke centra Leeuwarden, Heerenveen en Drachten in deze regio's gelegen zijn.

In de regio Centraal wordt de fiets ook relatief vaak gebruikt om bij de bushalte/treinstation te komen. In de regio Noordoost is de frequentie waarmee dit gebeurt het laagst. Als het gaat om het fietsgebruik voor het doen van boodschappen/winkelen en bezoek van horecagelegenheden, dan is de frequentie van het fietsgebruik in de regio Zuidwest in beide gevallen het hoogst. Noordoost is in beide gevallen het laagst. Het fietsgebruik naar de carpoolplaats, de school van de kinderen, familie/vrienden en overige voorzieningen is regionaal nagenoeg gelijk.

3.2 Kwantiteit en kwaliteit fietspaden

In het onderzoek is een deel van de vragen gericht op fietsen in het algemeen en een deel specifiek gericht op recreatief fietsgebruik. Met recreatief fietsgebruik wordt het fietsen ter ontspanning en vrije tijdsbesteding bedoeld. Dus niet specifiek met doel om van A naar B te komen. Sommige vragen komen twee keer in de vragenlijst terug. Eerst algemeen en later specifiek in relatie tot het recreatief fietsgebruik. Dit is bijvoorbeeld zo ten aanzien van de kwaliteit van de fietspaden.

Kwantiteit

De vraag of er voldoende fietspaden zijn is in het onderzoek alleen gesteld in relatie tot recreatief gebruik. Niet ten aanzien van fietspaden in het algemeen. 78% van de Friezen gaf aan dat er voldoende recreatieve fietspaden in de woonregio aanwezig zijn. Dit is een enorme verbetering ten opzichte van 2005. Toen vond slechts 60% dat er voldoende recreatieve fietspaden waren. Er zijn afgelopen jaren weliswaar diverse fietspaden aangelegd, maar of het verschil hier volledig aan te danken is, is de vraag. De invoering van het systeem van fietsknooppunten in 2008 kan er bijvoorbeeld ook aan bij gedragen hebben dat mensen de recreatieve fietspaden beter weten te vinden en/of onderscheiden.

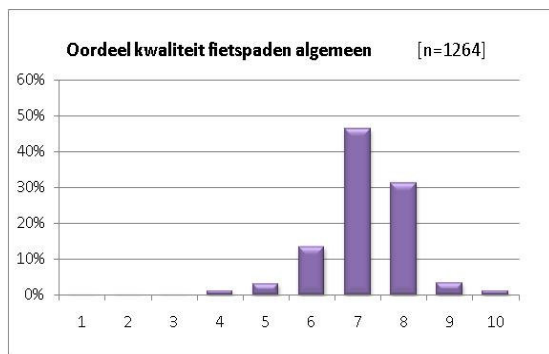
Overigens is het in dit kader ook relevant om te noemen dat diverse respondenten in het "opmerkingen"-veld melding hebben gemaakt van situaties waarbij fietsers op de hoofdrijbaan moeten fietsen (al dan niet gemarkeerd als fietsstrook) terwijl auto's met (vaak te) hoge snelheid langsrijden. Dit zorgt voor onveilig situaties. Ze spreken daarmee impliciet de wens uit voor gescheiden fietspaden (op afstand van het autoverkeer). In die zin is de hoeveelheid fietspaden nog onvoldoende.

Mannen zijn negatiever over de hoeveelheid recreatieve fietspaden dan vrouwen. 75% van de mannen vindt dat er voldoende fietspaden in de regio zijn tegenover 81% van de vrouwen. Tussen de leeftijdsgroepen is geen verschil gebleken. *Regionaal lijken er wel wat verschillen. In de regio Zuidoost vindt 82% van de respondenten dat er voldoende recreatieve fietspaden zijn, terwijl in Noordwest slechts 72% van de respondenten hier tevreden over is. In de andere regio's ligt het aandeel er tussen deze percentages in.*

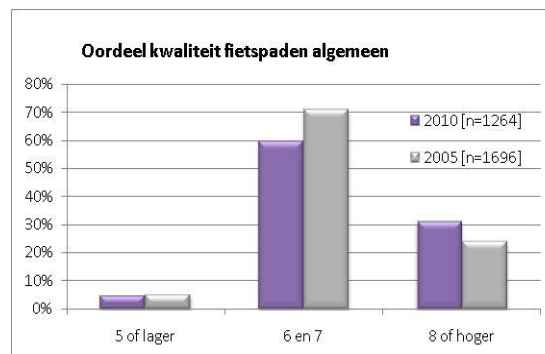
Kwaliteit

De kwaliteit van de fietspaden in Fryslân is gemeten door de geënquêteerde personen te vragen een rapportcijfer van 1 tot 10 te geven ter beoordeling van de kwaliteit. Dit is in algemene zin gevraagd en specifiek voor de recreatieve fietspaden ⁴. De kwaliteit van de fietspaden in Fryslân wordt in algemene zin als ruim voldoende beoordeeld. Het gemiddelde rapportcijfer kwam uit op 7,2 en kende beperkte spreiding in de antwoorden (zie figuur 3). De kwaliteit van de fietspaden is daarmee gemiddeld iets beter beoordeeld dan in het onderzoek van 2005 (7,0). Dit blijkt ook uit figuur 4 waar de rapportcijfers geclusterd zijn weergegeven.

⁴ In de praktijk is er eigenlijk geen verschil tussen 'gewone' fietspaden en 'recreatieve' fietspaden. Wel is er verschil in doelstelling van de fietser en daarmee een verschil in verwachtingspatroon en ervaringen van fietsers in verschillende situaties. Gezien de vergelijkbare scores valt te overwegen dit onderscheid in een volgend onderzoek achterwege te laten.



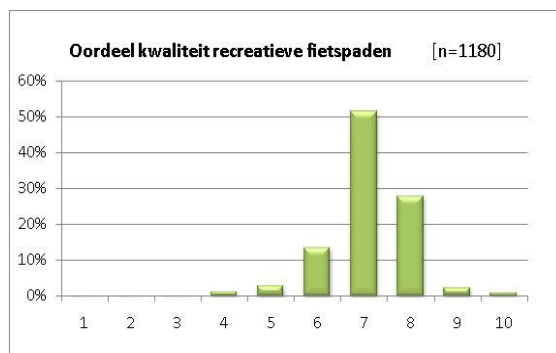
Figuur 3 Spreiding oordeel kwaliteit fietspaden



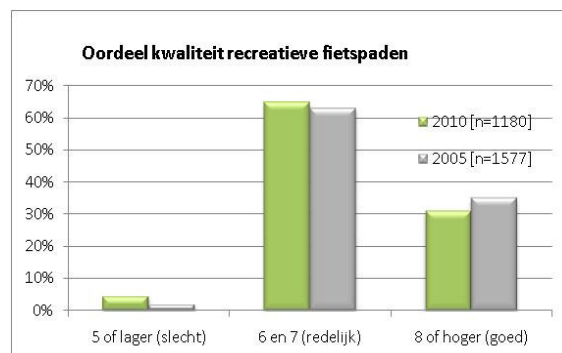
Figuur 4 Vergelijking oordeel kwaliteit fietspaden 2005 en 2010

Zowel mannen als vrouwen, als de drie leeftijdsgroepen beoordelen de kwaliteit van de fietspaden nagenoeg gelijk. Ook regionaal lijkt de beoordeling niet te verschillen.

Als specifiek naar de waardering voor recreatieve fietspaden gekeken wordt dan is de beoordeling vergelijkbaar. De gemiddelde beoordeling voor de recreatieve fietspaden was een 7,1, met eveneens een beperkte spreiding in antwoorden (figuur 5). Een vergelijking met het gemiddelde van 2005 is hierbij niet te maken, omdat in 2005 niet naar rapportcijfers is gevraagd, maar naar een beoordeling in termen van “goed”, “redelijk” en “slecht”. Als je aanneemt dat een rapportcijfer van 5 of lager gelijk staat aan het oordeel “slecht” en een 8 of hoger “goed” is, dan kan wel een vergelijking tussen beide onderzoeken gemaakt worden. Uit figuur 6 blijkt dan dat de beoordeling in 2010 iets lager uitvalt dan in 2005.



Figuur 5 Spreiding oordeel kwaliteit recreatieve fietspaden



Figuur 6 Vergelijking oordeel kwaliteit recreatieve fietspaden 2005 en 2010

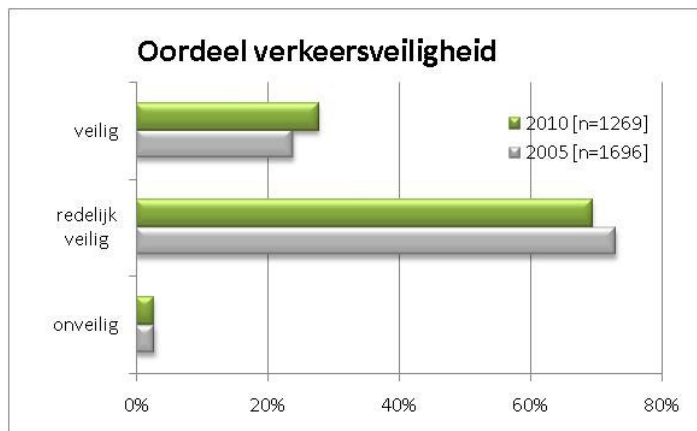
Ook voor de recreatieve fietspaden geldt dat zowel mannen als vrouwen, als de drie leeftijdsgroepen onderling de kwaliteit van de fietspaden nagenoeg hetzelfde beoordelen. Ook regionaal lijkt de beoordeling niet te verschillen.

Hoewel de Friezen dus gemiddeld genomen positief zijn over de kwaliteit van de fietspaden, hebben ook diverse respondenten in het afsluitende “opmerkingen”-veld hun irritaties en klachten geuit ten aanzien van de kwaliteit. Een veel genoemd aspect is dat veel fietspaden te smal zijn. Deze conclusie kwam ook al naar voren in de Fietspadmonitor die in 2009 is uitgevoerd. Daarin is ook geconstateerd dat vooral vrijliggende fietspaden en fietspaden op parallelwegen niet voldoen aan de gewenste inrichtingseisen van de provincie.

Ook zijn veel opmerkingen gemaakt die te maken hebben met het beheer en onderhoud van de fietspaden. Het gaat dan met name om de aanwezigheid van boomwortels en hobbels en het vrijhouden van sneeuw, bladeren, paardenvijgen, hondenpoep, overhangende takken en gras (kanten maaien).

3.3 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van fietspaden in Fryslân wordt in algemene zin positief beoordeeld. Circa 70% beoordeelt de veiligheid als “redelijk veilig” en bijna 28% als “veilig”. Slechts 3% van de Friezen blijkt de verkeersveiligheid van fietspaden “onveilig” te vinden. De veiligheid is iets beter beoordeeld dan in 2005 (zie figuur 7).



Figuur 7 Vergelijking oordeel verkeersveiligheid fietspaden 2005 en 2010

Mannen denken overigens niet anders dan vrouwen over de verkeersveiligheid. Wel is er een verschil tussen de leeftijdsgroepen. Jongvolwassenen oordelen positiever over de verkeersveiligheid dan de groepen middelbaren en ouderen (zie onderstaande tabel).

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid van fietspaden in Fryslân?				
	18 t/m 40 [n=476]	41 t/m 64 [n=562]	65+ [n=232]	Totaal [n=1269]
veilig	32%	26%	24%	28%
redelijk veilig	66%	70%	75%	69%
onveilig	2%	4%	1%	3%

Ook regionaal lijken er wel wat verschillen te bestaan. Met name in de regio Noordoost wordt de verkeersveiligheid bovengemiddeld positief beoordeeld: 34% van de respondenten vindt het “veilig”. In Noordwest en Centraal is de score daarentegen beneden gemiddeld. Hier vindt respectievelijk slechts 20% en 24% van de respondenten het veilig.

Ondanks dat slechts 3% van de Friezen de fietspaden als onveilig beoordeeld, neemt het niet weg dat er in specifieke gevallen sprake is van onveilige situaties. 70% van de respondenten heeft immers gekozen voor de antwoordoptie “redelijk veilig” in plaats van “veilig”. In dit licht passen ook de opmerkingen die respondenten aan het eind van de vragenlijst gemaakt hebben. Diverse onveilige situaties zijn bij naam genoemd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de in paragraaf 3.2 al genoemde situaties waarbij fietsers op de hoofdrijbaan moeten rijden. Deels komt de onveiligheid overigens ook voort uit het gedrag van automobilisten of fietsers. De oorzaak hoeft niet altijd te liggen bij de verkeerskundige inrichting.

Ongevallen

Soms gaat het fietsen gepaard met ongelukken. In het onderzoek is de geënquêteerden gevraagd of ze van begin 2009 tot en met halverwege 2010 als fietser betrokken zijn geraakt bij een ongeval. Voor 6% van de respondenten was dit het geval. Meestal ging het om een eenzijdig ongeval (2,5%) en om botsingen met een auto of motor (1,7%) of met een andere fietser (1,4%). In het onderzoek van 2005 is niet naar betrokkenheid bij een ongeval gevraagd.

Vrouwen hebben relatief iets meer ongelukken op de fiets gehad dan mannen. Tussen de leeftijdsgroepen verschilt het aantal ongelukken met de fiets nauwelijks. Enig verschil lijkt te bestaan ten aanzien van het aantal eenzijdige ongevallen. Dit aantal is relatief hoger naarmate de leeftijd toeneemt.

Regionaal bestaan er wel verschillen. In de regio's Centraal en Zuidwest lijken relatief de meeste respondenten in genoemde periode als fietser bij een ongeval betrokken geraakt. In Centraal gaat het om 7,5% van de respondenten en in Zuidwest om 6,8% van de respondenten. In Noordoost en Noordwest liggen deze percentages onder het gemiddelde. Voor Noordwest geldt dus dat de verkeersveiligheid relatief slecht beoordeeld wordt, maar dat het aantal ongevallen relatief gezien meevalt.

3.4 Woon-werkverkeer

Van de ondervraagde Friezen heeft circa 62% een baan en volgt 3% een dagopleiding. In deze paragraaf wordt voor deze totale groep het woon-werkverkeer in beeld gebracht (of dus in sommige gevallen ook vervoer naar dagopleiding).

Bijna de helft van de werkende Friezen (49%) woont binnen een straal van 10 kilometer van het werk. Zo'n 39% woont op meer dan 15 kilometer van het werk. In 2005 waren deze percentages respectievelijk 57% en 30% (zie tabel hieronder). Dit bevestigt de trend van toenemende pendelafstanden. Deze ontwikkeling komt ook regelmatig uit pendelonderzoek naar voren.

Hoeveel kilometer bedraagt de afstand die u aflegt naar uw werk/dagopleiding?		
	2010 [n=878]	2005 [n=963]
0 tot en met 5 kilometer	32%	43%
6 tot en met 10 kilometer	17%	14%
11 tot en met 15 kilometer	10%	8%
meer dan 15 kilometer	39%	30%
variabel / weet niet	3%	5%

In onderstaande tabel is voor zowel het onderzoek van 2010 als 2005 weergegeven welke vervoermiddelen gebruikt worden voor woon-werkverkeer. De auto en de fiets worden het meest gebruikt. Wel valt op dat er ten opzichte van 2005 minder met de auto naar het werk wordt gegaan, ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets. Desalniettemin gaat nog steeds bijna de helft van de Friezen (49%) met de auto naar het werk (alleen of via carpool).

Met welk vervoermiddel gaat u meestal naar uw werk of dagopleiding?		
	2010 [n=870]	2005 [n=962]
auto (alleen) of motor	45%	47%
auto (ik carpool)	4%	5%
trein/bus	7%	4%
bromfiets/scooter	1%	1%
elektrische fiets	1%	-
fiets	40%	39%
lopend	2%	5%

Uit onderstaande tabel blijkt dat er nauwelijks verschil is tussen mannen en vrouwen voor wat betreft de keuze van vervoermiddel. Alleen carpoolen mannen wat meer dan vrouwen (6% versus 3%). Ook is de zojuist genoemde afname van het gebruik van de auto ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets, meer bij mannen aan de orde dan bij vrouwen (niet weergegeven in de tabel).

Met welk vervoermiddel gaat u meestal naar uw werk of dagopleiding?				
	Man [n=449]	Vrouw [n=420]	18 t/m 40 [n=446]	41 t/m 64 [n=416]
auto (alleen) of motor	44%	45%	49%	39%
auto (ik carpool)	6%	3%	4%	4%
trein/bus	8%	6%	8%	6%
bromfiets/scooter	1%	1%	1%	1%
elektrische fiets	1%	2%	0%	2%
fiets	39%	40%	34%	45%
lopend	3%	2%	3%	2%

Als een vergelijking gemaakt wordt tussen de leeftijdsgroepen dan valt op dat 53% van de jongvolwassenen meestal de auto gebruikt voor woon-werkverkeer tegenover 43% van de middelbaren ⁵. De jongvolwassenen gaan ook iets vaker met de bus en trein dan de middelbare leeftijdsgroep. Daarentegen gaat 45% van de middelbaren meestal op de fiets naar het werk, terwijl slechts 34% van de jongvolwassenen dit doet. Dit verschil hangt ook samen met het verschil in reisafstand van huis naar werk. Jongvolwassenen reizen gemiddeld gezien wat verder voor hun werk/dagopleiding, dan de groep middelbaren.

Slechts indicatief valt iets te zeggen over de verschillen tussen regio's. In de regio Centraal wordt relatief vaak de fiets gebruikt voor woon-werkverkeer (52% tegenover 31% tot 38% in de andere regio's). Dit zal ook te maken hebben met het feit dat Leeuwarden deel uit maakt van deze regio en dat er in een stad per definitie meer gefietst wordt dan op het platteland. In Noordoost en Zuidwest wordt de fiets naar verhouding het minst gebruikt voor woon-werkverkeer. Deze regio's vallen op met een relatief hoog aandeel trein- en busreizigers (Noordoost, 10%) en carpoolers (Zuidwest, 8%).

Alternatieven voor vervoermiddel woon-werkverkeer

In voorgaande alinea's is naar voren gekomen welke vervoermiddelen het meest gebruikt worden voor woon-werkverkeer. Er is de geënquêteerden ook gevraagd naar de vervoermiddelen die ze ook wel eens (als alternatief) gebruiken voor hun woon-werkverkeer. In onderstaande tabel is per vervoermiddel (horizontaal) aangegeven in welke mate andere vervoermiddelen (verticaal) voor deze groep respondenten een alternatief vormen.

Met welk ander vervoermiddel gaat u ook wel eens naar uw werk of dagopleiding? (omdat het een meerkeuzevraag betrof kunnen de totalen per kolom meer dan 100% zijn)							
Meestal met:	auto (alleen) of motor [n=381]	auto (carpool) [n=38]	trein/bus [n=60]	bromfiets/ scooter [n=8]	Elektri- sche fiets [n=11]	fiets [n=343]	lopend [n=21]
Alternatief:							
auto (alleen)/motor	0%	32%	33%	38%	73%	59%	5%
auto (ik carpool)	7%	0%	10%	0%	0%	7%	0%
trein/bus	8%	18%	17% ⁶	13%	9%	12%	0%
bromfiets/scooter	2%	3%	0%	0%	0%	2%	0%
elektrische fiets	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
fiets	30%	16%	25%	63%	0%	0%	38%
lopend	2%	0%	10%	0%	0%	16%	0%
n.v.t./nooit ander vervoermiddel	58%	53%	40%	13%	27%	21%	57%

⁵ De groep ouderen is hier buiten beschouwing gelaten, omdat het grootste deel van hen geen (betaald) werk (meer) heeft.

⁶ Doordat bij de categorie trein/bus eigenlijk sprake is van twee verschillende vervoermiddelen, gaf 17% van de trein-, cq. busreizigers aan dat hun alternatieve vervoermiddel ook de trein of bus was. Deze groep neemt dus wel eens de trein in plaats van de bus (of andersom). Deze overlappende cellen zijn bij de andere vervoermiddelen 0%.

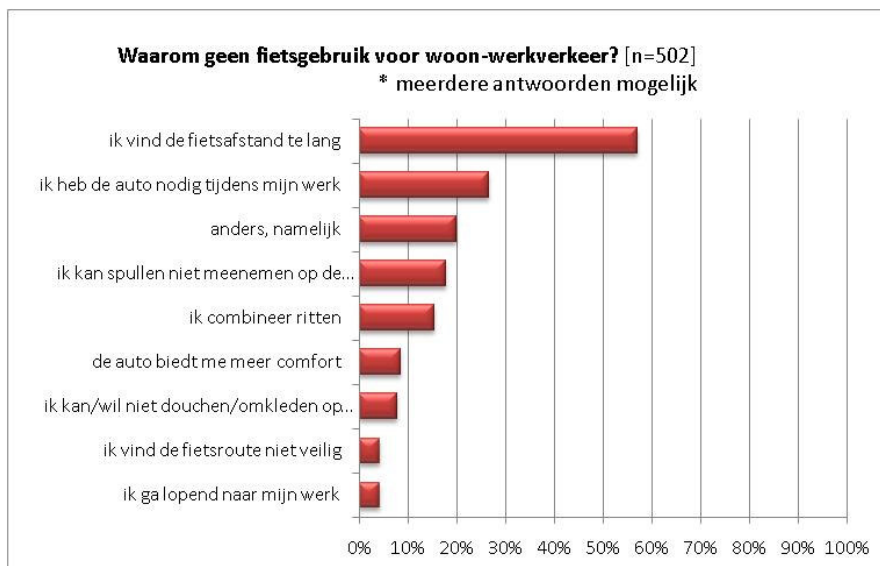
De gebruikers van de auto wisselen het minst af met andere vervoermiddelen. 58% van de mensen die meestal de auto pakken, geeft aan dat ze nooit een ander vervoermiddel nemen. Dit beeld is bijvoorbeeld heel anders bij de mensen die meestal op de fiets gaan. Daarvan zegt slechts 21% dat ze nooit met een ander vervoermiddel gaan. Ook respondenten die meestal lopend naar het werk gaan kiezen niet vaak een alternatief. Als ze dit wel doen, dan is de fiets logischerwijs het meest genoemde alternatief. Ook voor de auto is het meest gekozen alternatief de fiets (30%), voor een carpooler is dat “alleen met de auto” gaan. De alternatieven voor de trein-, cq. busreizigers zijn divers.

Gevraagd is de belangrijkste redenen te geven om regelmatig de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer (figuur 8). Meest genoemde reden is dat fietsen gezond is en goed is voor de conditie. Bij 86% van de fietsers speelt dit motief een belangrijke rol. Bijna 70% van de fietsers vindt het daarnaast ook prettig om buiten te zijn. Meer dan de helft van de fietsers vindt het van belang dat het goed is voor het milieu en dat fietsen goedkoop is. Het feit dat er onvoldoende parkeerplaatsen op het werk aanwezig zijn, speelt voor maar weinig fietsers een rol (4%).



Figuur 8 Redenen fietsgebruik voor woon-werkverkeer

Meest genoemde reden om de fiets juist niet te gebruiken voor woon-werkverkeer is dat de af te leggen afstand te lang is. 57% geeft aan dat dit een belangrijk motief is om niet op de fiets te gaan. Iets meer dan een kwart (27%) heeft de auto nodig tijdens het werk en gebruikt dus om die reden niet of nauwelijks de fiets voor woon-werkverkeer. 20% heeft de optie “anders namelijk” aangevinkt. Veel genoemd antwoord hierbij was dat men thuis werkt. In figuur 9 is de verdeling van de antwoorden weergegeven.



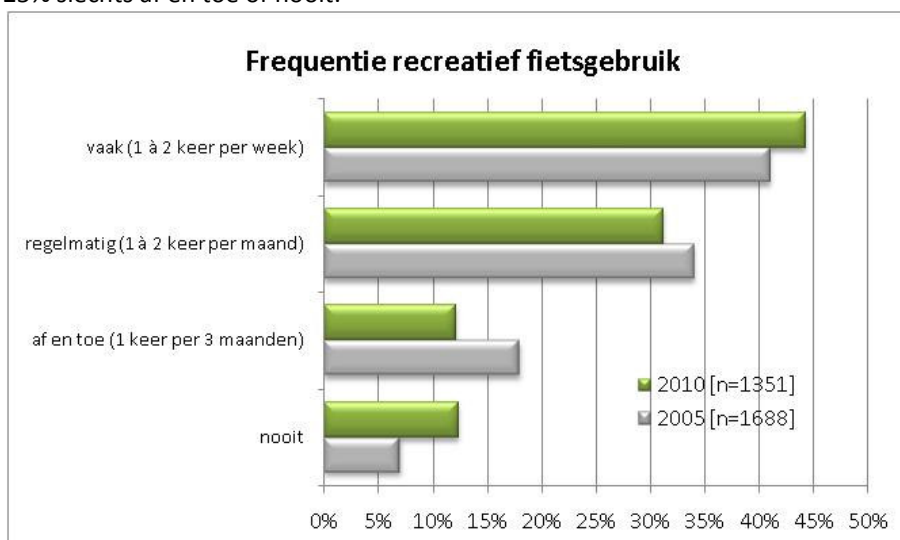
Figuur 9 Redenen waarom de fiets niet gebruikt wordt voor woon-werkverkeer

Veel mensen vinden de fietsafstand naar hun werk te lang. In de tabel hiernaast is voor deze groep uiteen gezet hoever ze dan van hun werk wonen. Bijna 90 procent woont op meer dan 10 kilometer van het werk en bijna 80 procent zelfs meer dan 15 kilometer. Niet verwonderlijk dus dat ze de afstand te lang vinden om te fietsen.

Afstand woon-werkverkeer van degene die zeggen dat de afstand te lang is om te fietsen	
	2010 [n=286]
0 tot en met 5 kilometer	1%
6 tot en met 10 kilometer	7%
11 tot en met 15 kilometer	10%
meer dan 15 kilometer	79%
variabel / weet niet	2%

3.5 Frequentie en duur recreatief fietsgebruik

Het blijkt dat 75% van de Friezen regelmatig tot vaak de fiets gebruikt voor een recreatieve rit en 25% slechts af en toe of nooit.



Figuur 10 Frequentie recreatief fietsgebruik 2005 en 2010

In figuur 10 is te zien dat deze verhouding niet fundamenteel afwijkt van de verhouding in het onderzoek van 2005. Wel lijkt het accent wat naar de uitersten verschoven te zijn. Enerzijds is de groep die vaak recreatief fietst groter geworden, maar anderzijds is de groep die nooit recreatief fietst ook toegenomen van 7% naar 12%. Deze verschuiving naar de uitersten is zowel bij mannen als bij vrouwen te zien, maar ook bij de jongvolwassenen en middelbaren (zie onderstaande tabellen). Ouderen zijn in het algemeen minder recreatief aan het fietsen dan vijf jaar geleden. Op zich is dit wel opmerkelijk gezien de opkomst en mogelijkheden van de elektrische fiets.

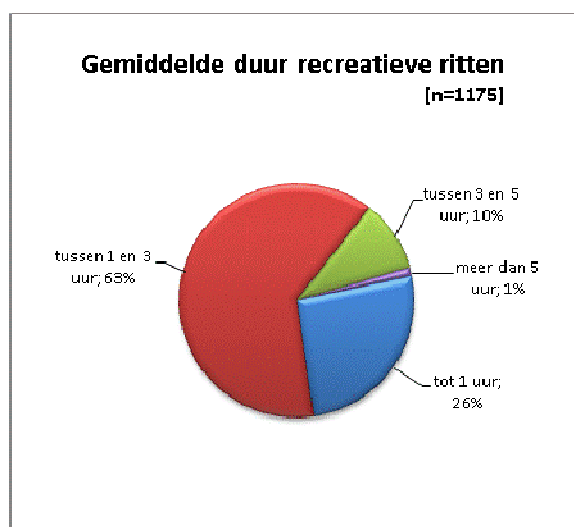
Frequentie recreatief fietsgebruik geslacht				
	Man		Vrouw	
	2010 [n=671]	2005 [n=791]	2010 [n=680]	2005 [n=894]
Vaak (1 à 2 keer per week)	50%	46%	39%	37%
Regelmatig (1 à 2 keer per maand)	28%	33%	35%	35%
Af en toe (1 keer per 3 maanden)	10%	15%	15%	21%
Nooit	13%	7%	12%	7%

Frequentie recreatief fietsgebruik leeftijdsgroepen						
	18 t/m 40		41 t/m 64		65+	
	2010 [n=489]	2005 [n=467]	2010 [n=588]	2005 [n=850]	2010 [n=275]	2005 [n=369]
Vaak (1 à 2 keer per week)	36%	28%	48%	39%	51%	58%
Regelmatig (1 à 2 keer per maand)	33%	35%	35%	36%	21%	26%
Af en toe (1 keer per 3 maanden)	16%	26%	11%	15%	8%	11%
Nooit	15%	11%	7%	5%	20%	5%

Mannen fietsen vaker recreatief dan vrouwen. Ook tussen de leeftijdsgroepen zijn verschillen: middelbaren fietsen het meest recreatief, tegenover jongvolwassenen het minst vaak. *In Noordwest en Zuidoost wordt relatief het meest recreatief gefietst, in Noordoost het minst.*

Bij 63% van de recreatieve fietsers duren de recreatieve ritten gemiddeld tussen de 1 en 3 uur. Bij 10% van de recreatieve fietsers gemiddeld tussen de 3 en 5 uren. De gemiddelde duur van de recreatieve ritten is afgenomen ten opzichte van 2005. Toen duurde 18% minder dan een uur en 69% van de ritten tussen de 1 en 3 uur, nu is dat respectievelijk 26% en 63%.

De recreatieve ritten van mannen duren gemiddeld even lang als de ritten van vrouwen. Tussen de leeftijdsgroepen bestaan wel verschillen. Ouderen trekken er gemiddeld de meeste tijd voor uit. Een recreatieve rit duurt bij 19% van de ouderen gemiddeld meer dan 3 uur. Bij de middelbaren is dit 12% en bij de jongvolwassenen slechts 5%.



Figuur 11 Gemiddelde duur recreatieve ritten

Regionaal zijn er ook verschillen. In de regio's Centraal en Zuidoost lijken de ritten gemiddeld wat langer te duren dan het provinciale gemiddelde en in Noordoost juist gemiddeld wat korter.

3.6 Rust- en picknickplaatsen

De waardering voor de kwantiteit en kwaliteit van de rust- en picknickplaatsen is in de afgelopen jaren verbeterd. Ten opzichte van 2005 wordt zowel het aantal picknickplaatsen vaker "voldoende" gevonden en ook de kwaliteit van de picknickplaatsen is beter beoordeeld. De ontwikkeling is in onderstaande tabellen weergegeven.

Aantal rust- en picknickplaatsen?		
	2010 [n=1174]	2005 [n=1557]
voldoende	61%	50%
te weinig	39%	50%

Kwaliteit rust- en picknickplaatsen?		
	2010 [n=1158]	2005 [n=1556]
goed	32%	26%
redelijk	64%	68%
slecht	4%	6%

Mannen zijn meer tevreden over het aantal rust- en picknickplaatsen dan vrouwen. 64% van de mannen vindt het aantal voldoende tegenover 58% van de vrouwen (zie bijlage 3). Over de kwaliteit denken ze nagenoeg hetzelfde. Tussen de leeftijdsgroepen bestaan ook verschillen. Ouderen zijn het minst tevreden over het aantal rust- en picknickplaatsen. Meer dan de helft van hen (53%) vindt het aantal plaatsen onvoldoende. Bij de middelbaren ligt dit aandeel op 39% en bij de jongvolwassenen op 31%. Over de kwaliteit denken de verschillende leeftijdsgroepen wel nagenoeg hetzelfde. *Regionaal lijkt de waardering voor het aantal en de kwaliteit van de rust- en picknickplaatsen nagenoeg hetzelfde.*

3.7 Drukte en zwerfvuil recreatieve fietspaden

In de vragenlijst werd de respondenten een tweetal stellingen voorgelegd. De eerste had betrekking op de drukte op de recreatieve fietspaden. 23% van de Friezen geeft aan dat ze het in het algemeen te druk vindt op de recreatieve fietspaden. Hoewel dit percentage iets lager is dan vijf jaar geleden, is het nog steeds een redelijk aandeel.

Stelling: Het is in het algemeen te druk op recreatieve fietspaden		
	2010 [n=1172]	2005 [n=1555]
ja	23%	26%
nee	77%	74%

Mannen verschillen op dit punt van vrouwen. 20% van de mannen vindt het te druk tegenover 26% van de vrouwen. Dit kwam ook al in het onderzoek van 2005 naar voren. Toen bleek het verschil zelfs nog groter 22% van de mannen tegenover 30% van de vrouwen. Tussen de leeftijdsgroepen kon (evenals in 2005) geen verschil aangetoond worden. *Regionaal lijken geen noemenswaardige verschillen te bestaan in beantwoording van deze stelling.*

De tweede stelling die voorgelegd is had betrekking op het zwerfvuil in de berm van (recreatieve) fietspaden. 61% van de Friezen vindt dat er teveel zwerfvuil in de berm ligt. Dit aandeel is vergelijkbaar met het vorige onderzoek. Er kon geen verschil aangetoond worden tussen mannen en vrouwen en ook niet

Stelling: Er ligt te veel zwerfvuil in de berm langs fietspaden		
	2010 [n=1181]	2005 [n=1561]
ja	61%	62%
nee	39%	38%

tussen de leeftijdsgroepen.

Regionaal lijken er wel verschillen aanwezig. In Zuidwest vindt slechts 46% van de respondenten dat er te veel zwerfvuil ligt, tegenover 68% in Zuidoost. Ook Noordoost en Noordwest scoren met 65% en 63% boven het provinciale gemiddelde van 61%.

3.8 Route-informatie

In de vragenlijst is een aantal aspecten opgenomen ten aanzien van het kunnen vinden van de juiste fietsroute. Specifiek gaat het om de bewegwijzering, de digitale fietsrouteplanner en het systeem van fietsknooppunten. Indien verkeersdeelnemers snel en gemakkelijk hun weg kunnen vinden, draagt dit bij aan de verkeersveiligheid.

Bewegwijzering

De kwaliteit van de bewegwijzering is beter beoordeeld dan in 2005. 49% van de Friezen vindt de kwaliteit tegenwoordig goed, terwijl in 2005 slechts 40% de kwaliteit goed vond. Mannen beoordelen de kwaliteit nagenoeg hetzelfde als vrouwen.

Kwaliteit bewegwijzering fietspaden?		
	2010 [n=1179]	2005 [n=1569]
goed	49%	40%
redelijk	49%	57%
slecht	2%	3%

Er is wel verschil in waardering gebleken tussen de leeftijdsgroepen. Ouderen zijn duidelijk minder tevreden over de kwaliteit van de bewegwijzering dan de andere leeftijdsgroepen. Slechts 43% van de ouderen vindt de bewegwijzering goed tegenover 51% van de jongvolwassenen en middelbaren.

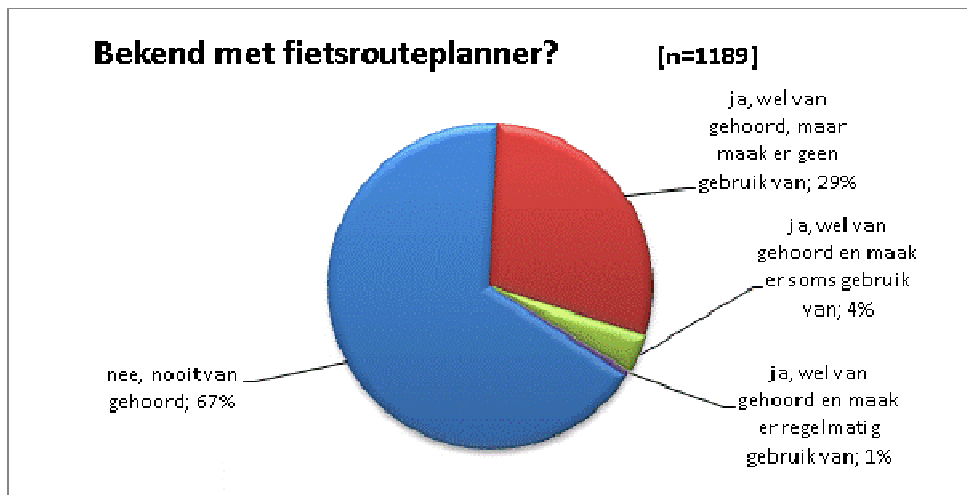


Regionaal bestaat het grootste verschil tussen Zuidwest enerzijds en Noordwest en Noordoost anderzijds. In Zuidwest wordt de kwaliteit van de bewegwijzering van de fietspaden door 63% van de respondenten als "goed" gekwalificeerd tegenover slechts circa 43% van de respondenten in Noordwest en Noordoost. In de andere regio's ligt de beoordeling tussen deze percentages in.

Fietsrouteplanner

Via www.fietsersbond.net/fietsrouteplanner/fietsroutes-friesland/ is de fietsrouteplanner van de Fietsersbond te raadplegen. Er is een van-deur-tot-deur planner die onder meer de kortste route kan plannen en er is een recreatieve routeplanner die bij het plannen uit gaat van de Fietsknooppunten en Landelijke Fietsroutes (LF)⁷. In het onderzoek is de respondenten gevraagd of ze de fietsrouteplanner kennen en er gebruik van maken. Uit figuur 12 blijkt dat de routeplanner nog wel wat publiciteit kan gebruiken, want tweederde van de Friezen heeft nog nooit van de fietsrouteplanner gehoord. 29% kent de planner wel, maar gebruikt hem nooit. Slechts 5% maakt er wel eens gebruik van.

⁷ In dit kader is het wellicht ook interessant te melden dat de website van de Fietsersbond de mogelijkheid biedt om klachten over slechte fietspaden te melden. De fietsersbond stuurt uw klacht direct door naar de gemeente of wegbeheerder.

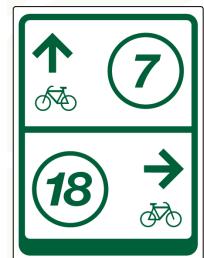


Figuur 12 Bekendheid en gebruik fietsrouteplanner

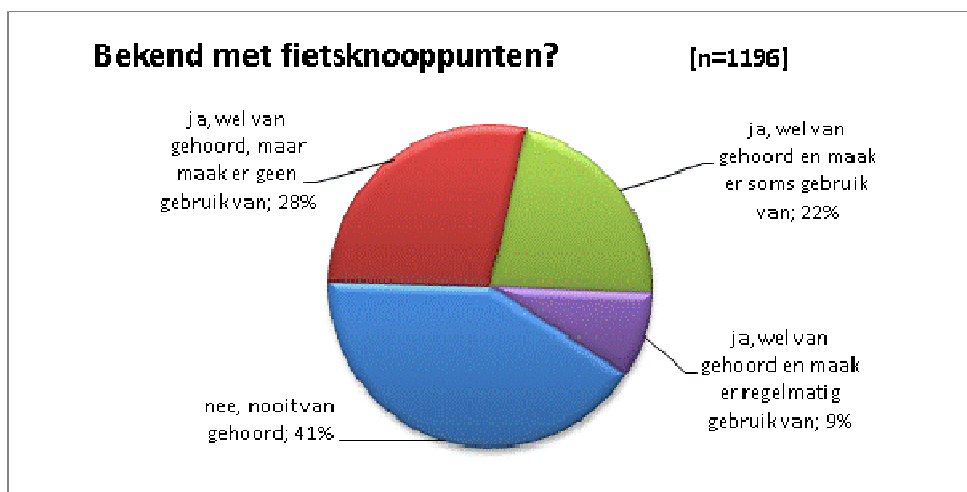
Vrouwen hebben minder vaak van de fietsrouteplanner gehoord en gebruiken hem ook minder vaak dan mannen. Binnen de leeftijdsgroepen blijkt de bekendheid toe te nemen met de leeftijd. Ouderen zijn er meer bekend mee dan middelbaren en jongvolwassenen. Ouderen gebruiken hem ook het meest.

Fietsknooppunten

Naast de fietsrouteplanner is er ook nog het systeem van fietsknooppunten. Met dit systeem kunnen fietsers van knooppunt naar knooppunt fietsen. Elk knooppunt heeft een eigen nummer en door deze knooppunten te combineren, kan een eigen (bewegwijzerde) route samen gesteld worden. In 2008 is het systeem ingevoerd. De fietsknooppunten genieten meer bekendheid dan de fietsrouteplanner. Bijna 60% van de Friezen heeft wel eens van het systeem gehoord. Ook worden de knooppunten vaker gebruikt dan de routeplanner. 31% van de Friezen maakt er soms of regelmatig gebruik van.



De bekendheid en het gebruik verschilt niet tussen mannen en vrouwen. Wel zijn jongvolwassenen er minder bekend mee en maken minder gebruik van de knooppunten dan middelbaren en ouderen. Deze laatste twee groepen verschillen op dit punt niet veel van elkaar.



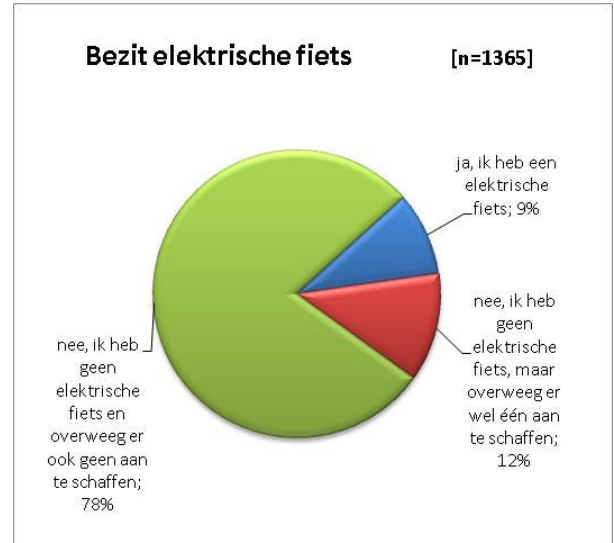
Figuur 13 Bekendheid en gebruik systeem fietsknooppunten

Het systeem wordt door een kwart van de mensen die er gebruik van maken, redelijk moeilijk gevonden. Een klein percentage (4%) vindt het systeem zelfs zeer moeilijk. Tussen mannen en vrouwen is geen verschil gebleken. Er blijkt wel verschil te bestaan in leeftijdsgroepen: naarmate men ouder is, vindt men het systeem moeilijker.

3.9 Elektrische fiets

Om een beeld te krijgen van de opmars van de elektrische fiets is de geënquêteerden gevraagd of men een elektrische fiets heeft of overweegt aan te schaffen. 9% van de Friezen is al in het bezit van een elektrische fiets, 12% heeft er nog geen, maar overweegt wel een elektrische fiets aan te schaffen (zie figuur 14).

Er is geen aantoonbaar verschil tussen mannen en vrouwen qua bezit van een elektrische fiets. Dit geldt wel voor de leeftijdsgroepen. De elektrische fiets is met name populair onder ouderen. Maar liefst een kwart van de 65-plussers heeft een elektrische fiets in bezit en nog eens 20% van hen overweegt er één aan te schaffen.



Figuur 14 Bezit elektrische fiets

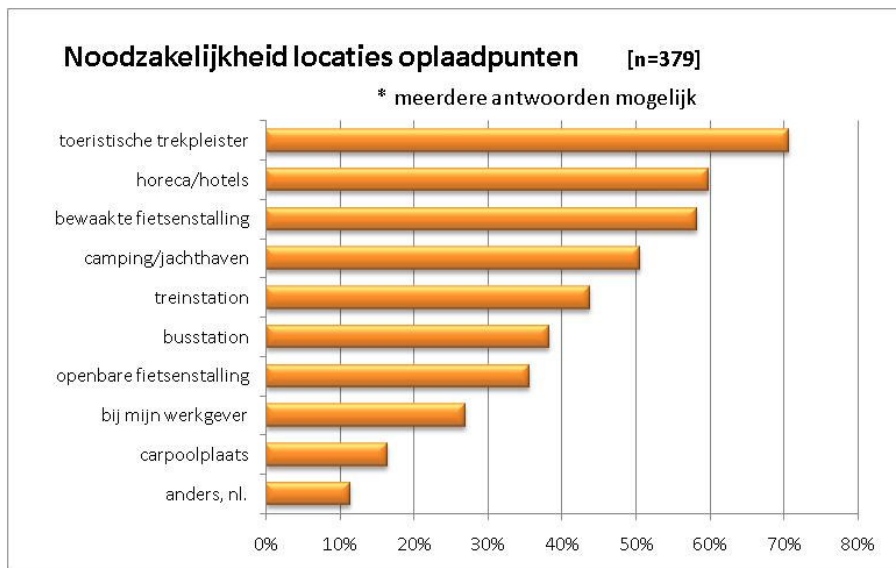
Aan degenen die een elektrische fiets hebben of overwegen aan te schaffen is gevraagd *óf* en *wáár* men realisatie van oplaadpunten in de openbare ruimte noodzakelijk vindt. 30% van de (potentiële) eigenaren van elektrische fietsen vond oplaadpunten in de openbare ruimte niet noodzakelijk. Argumentatie daarbij was onder meer dat er steeds meer elektrische fietsen met afneembare accu's op de markt komen en dat daarmee de noodzaak voor oplaadpunten in de openbare ruimte afneemt. Ook worden de accu's steeds beter waardoor een groter bereik gehaald kan worden.



De groep respondenten die oplaadpunten in de openbare ruimte wel noodzakelijk⁸ vindt, kon in een locatielijst aanvinken voor welke locatie of locaties zij dit noodzakelijk achten. In figuur 15 zijn de uitkomsten weergegeven. Meest genoemde antwoord is toeristische trekpleisters (71%), gevolgd door horecagelegenheden/hotels (60%) en bewaakte fietsenstallingen (58%). "Bij mijn werkgever" is door 27% genoemd. Bedacht dient te worden dat tweederde van de respondenten die deze vraag beantwoord hebben, ouder dan 65 is. Bij hen is er geen sprake van een werkgever, dus zullen ze dit antwoord ook niet zo snel aangevinkt hebben. Minst genoemde locaties zijn "carpoolplaats" en "anders, namelijk...". Opvallend was wel dat bij deze laatste categorie veel gepleit werd voor

⁸ Hoewel gevraagd is naar noodzakelijkheid dient bij de interpretatie van deze uitkomsten bedacht te worden dat het niet ondenkbeeldig is dat een deel van de respondenten de vraag heeft beantwoord vanuit de optiek van wat wenselijke (of praktische) locaties zouden zijn. Het gaat daarom meer om de onderlinge verschillen tussen de antwoordopties dan om de absolute percentages.

winkelcentra, tankstations en rijwielhandelaren. Blijkbaar zijn dat locaties waar men logischerwijs aan denkt bij het opladen van de accu van een elektrische fiets.



Figuur 15 Mate waarin locaties waar oplaadpunten noodzakelijk worden geacht

3.10 Onveilige situaties, gedrag verkeersdeelnemers en gewenste acties

Aan het einde van de vragenlijst konden respondenten opmerkingen maken ter toelichting op hun antwoorden of als reactie op het onderzoek. Circa 200 respondenten hebben hiervan gebruik gemaakt. Enkele respondenten hebben hun waardering gegeven voor een bepaalde ontwikkeling of situatie, maar veel mensen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun onvrede te uiten over onveilige situaties. Met name situaties die te maken hebben met de inrichting of het beheer en onderhoud van fietspaden. Ook zijn opmerkingen gemaakt over voorzieningen (o.a. bewegwijzering en rustplaatsen) en gedrag van andere verkeersdeelnemers. Meest genoemde aspecten waren:

- Wielrenners met hoge snelheid zonder bel;
- Te smalle fietspaden waar elkaar passeren moeilijk is;
- Slecht onderhouden fietspaden (boomwortels, hobbels, kanten maaien, sneeuwvrij houden);
- Ontbrekende fietspaden zodat fietsers op de weg moeten rijden waar het autoverkeer met (vaak te) hoge snelheid langs rijdt;
- Verschil (en/of onduidelijkheid) in voorrangregels op rotondes;
- Te weinig (bewaakte) fietsstallingen bij stations in de grotere plaatsen.

Daarnaast zijn suggesties gedaan of wensen geuit voor nieuwe fietspaden. In bijlage 4 zijn alle relevante opmerkingen integraal opgenomen. De positieve opmerkingen zijn daarbij in het groen weergegeven. De opmerkingen zijn gegroepeerd naar woonregio van de respondenten. Het komt hierbij soms voor dat de opmerkingen inhoudelijk over een andere regio gaan.

Naast de regionale indelingen zijn de opmerkingen ook gecategoriseerd naar de categorieën: inrichting, beheer en onderhoud, voorzieningen, gedrag, wensen, kinderen en ouderen.

4 CONCLUSIES

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er veel gefietst wordt in Fryslân. 80% van de Friezen gebruikt regelmatig de fiets. De fiets wordt vooral gebruikt voor het doen van boodschappen/winkelen en voor het woon-werkverkeer.

De tevredenheid van de Friezen over het *aantal recreatieve fietspaden* is flink verbeterd ten opzichte van 2005. Nu vindt 78% van de Friezen dat er voldoende fietspaden voor recreatief gebruik zijn, tegenover 60% vijf jaar geleden. Deze positieve ontwikkeling zal enerzijds komen door de aanleg van nieuwe fietspaden en anderzijds door de invoering van het systeem van fietsknooppunten, waardoor de recreatieve fietspaden beter te vinden en onderscheiden zijn.

Ondanks de redelijke beoordeling van de *kwaliteit van de fietspaden* – gemiddeld scoort dit aspect een 7,2 – zijn er wel wat aandachtspunten voor beleid te noemen ten aanzien van de kwaliteit. Zo komt uit het onderzoek naar voren dat veel mensen de fietspaden te smal vinden. Uit de in 2009 uitgevoerde Fietspadmonitor kwam ook al naar voren dat veel fietspaden niet voldoen aan de door de provincie gestelde inrichtingseisen. Ander kwaliteitsaspect betreft het onderhoud van de fietspaden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het verwijderen van hobbels, boomwortels, overhangende takken en bladeren en het sneeuwvrij houden.

De *verkeersveiligheid* wordt door 70% van de Friezen redelijk gewaardeerd, 28% vindt de verkeersveiligheid goed. Aandachtspunten voor het beleid zijn met name de situaties waar fietsers met auto's in aanraking komen. Het gaat dan om routes waarbij fietsers op de hoofdrijbaan moeten fietsen (al dan niet op een gemarkeerd pad) en bij rotondes en oversteekpunten/kruisingen.

40% van de werkende (of een dagopleiding volgende) Friezen gaat vrijwel dagelijks met de fiets naar het werk (of de dagopleiding). Dit is nagenoeg gelijk aan 2005 (1% toename). 49% gebruikt vrijwel dagelijks de auto voor het *woon-werkverkeer*. Dit was in 2005 nog 52%. De verschuiving heeft met name plaatsgevonden richting het openbaar vervoer en de fiets. Meest genoemde reden om niet op de fiets te gaan is de af te leggen afstand tussen woning en werk. 39% van de Friezen woont op meer dan 15 kilometer van het werk.

Ten aanzien van de *route-informatie* is naar voren gekomen dat de kwaliteit van de bewegwijzering beter beoordeeld is dan in 2005. Ook werd duidelijk dat het systeem van de fietsknooppunten ruim bekend is (60% kent het systeem) en door 31% van de Friezen wel eens gebruikt wordt. Wel is hierbij aandachtspunt dat een kwart van de gebruikers het systeem redelijk moeilijk vindt. Daarbij geldt dat oudere leeftijdsgroepen het moeilijker vinden dan de jongere leeftijdsgroepen. De fietsrouteplanner van de Fietsersbond is nog maar weinig bekend en wordt dan ook haast niet gebruikt. Dit is een aandachtspunt.

De waardering voor het aantal en de kwaliteit van de *rust- en picknickplaatsen* is verbeterd ten opzichte van 2005. Desalniettemin gaf meer dan de helft van de ouderen (53%) aan dat het aantal rust- en picknickplaatsen onvoldoende is. Tegelijkertijd zien we een tendens dat ouderen minder vaak recreatief zijn gaan fietsen. Het is onduidelijk of er een verband is met de ontevredenheid over het aantal rustplaatsen. Feit is wel dat de doelgroep ouderen komende jaren stevig gaat groeien en er dus aandacht zal moeten blijven voor de hoeveelheid rust- en picknickplaatsen. De opkomst van de elektrische fiets kan daarentegen de behoefte aan rustmomenten misschien weer wat af doen nemen.

Er zijn enkele verschillen tussen regio's naar voren gekomen. Bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersveiligheid. De regio's Noordwest en Centraal lijken qua ervaren verkeersveiligheid slechter dan gemiddeld te scoren. Ook ten aanzien van het zwerfvuil en de bewegwijzering lijken behoorlijke verschillen tussen regio's te bestaan. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of dit om een gerichte beleidsmatige aanpak vraagt. Vanwege het indicatieve karakter van deze regionale verschillen kunnen hier geen directe conclusies aan verbonden worden.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 Vragenlijst

ENQUÊTE FIETSGEBRUIK PROVINCIE FRYSLÂN 2010

We verzoecken u om de enquête door één van de volwassenen (18+) in het huishouden te laten invullen.

provinsje fryslân
provincie fryslân



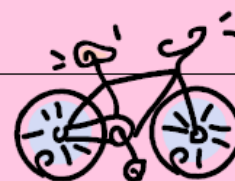
1 ALGEMEEN											
1.1	Wat is uw leeftijd?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	jaar							
1.2	U bent?	<input type="radio"/> man <input type="radio"/> vrouw									
1.3	Wat is uw postcode?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	- <input type="text"/>							
2 ALGEMEEN FIETSGEBRUIK											
2.1	Hoe vaak gebruikt u in het algemeen de fiets voor de volgende doeleinden?	vaak (vrijwel dagelijks)	regelmatig (2 à 3 keer per week)	af en toe (1 of enkele keren per maand)	noot (of vrijwel nooit)						
	Van/naar werk/dagopleiding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Van/naar oerpoelplaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Van/naar bushalte of treinstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Kinderen van/ naar school	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Doen van boodschappen/winkelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Bezoek aan familie/vrienden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Bezoek aan horeca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
	Bezoek overige voorzieningen (bijv. bibliotheek, dorpshuis, sportaccommodatie, vereniging)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						
Indien u bij vraag 2.1 overal nooit heeft ingevuld kunt u verder gaan met vraag 3											
2.2	Wat is uw algemene oordeel over de kwaliteit van de fietspaden in Fryslân? <i>Geef uw oordeel in de vorm van een rapportcijfer van 1 (zeer slecht), tot 10 (zeer goed)</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.3	Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid van fietspaden in Fryslân?	<input type="radio"/> veilig <input type="radio"/> redelijk veilig <input type="radio"/> onveilig									
2.4	Hooft u in 2009 of 2010 als fietser in Fryslân een ongeluk gehad? Zo ja, was hierbij een andere verkeersdeelnemer betrokken? Eén antwoord mogelijk. Indien u in 2009 en 2010 als fietser bij meerdere ongevallen betrokken bent geweest, kunt u de vraag betrekken op het ongeluk met de grootste gevolgen.	<input type="radio"/> nee, geen ongeluk als fietser gehad → ga door naar vraag 3 <input type="radio"/> ja, maar er was niemand anders bij betrokken (eenzijdig ongeval) <input type="radio"/> ja, botsing met andere fietser <input type="radio"/> ja, botsing met een bromfiets of scooter <input type="radio"/> ja, botsing met een auto of motor <input type="radio"/> ja, botsing met een landbouwvoertuig <input type="radio"/> ja, botsing met ander soort verkeersdeelnemer, namelijk:									
2.5	Bij wie heeft u na dit ongeluk hulp gezocht? Meerdere antwoorden mogelijk. Indien u in 2009 en 2010 als fietser bij meerdere ongevallen betrokken bent geweest, kunt u de vraag betrekken op het ongeluk met de grootste gevolgen.	<input type="checkbox"/> huisarts <input type="checkbox"/> ziekenhuis of ehbo-post <input type="checkbox"/> politie <input type="checkbox"/> verzekeringsmaatschappij <input type="checkbox"/> niemand									

11 77082871

3. RECREATIEF FIETSGEBRUIK IN FRYSLÂN

Onder recreatief fietsgebruik wordt verstaan het fietsen ter ontspanning en vrije tijdsbesteding, dus niet specifiek met het doel om van A naar B te komen.

3.1	Hoe vaak gebruikt u in de zomerperiode (april tot oktober) de fiets voor recreatieve ritten (ter ontspanning/vrije tijdsbesteding)? <i>Winterperiode niet meerekenen!</i>	<input type="radio"/> vaak (1 á 2 keer per week) <input type="radio"/> af en toe (1 keer per 3 maanden) <input type="radio"/> regelmatig (1 á 2 keer per maand) <input type="radio"/> nooit ==> ga naar vraag 4.1
3.2	Hoe lang duren deze recreatieve ritten gemiddeld?	<input type="radio"/> minder dan 1 uur <input type="radio"/> tussen 3 en 5 uren <input type="radio"/> tussen 1 en 3 uren <input type="radio"/> langer dan 5 uren
3.3	Vindt u dat er in uw regio voldoende fietspaden zijn voor recreatief gebruik?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nee
3.4	Wat vindt u van de bewegwijzering van de fietspaden in Fryslân?	<input type="radio"/> van goede kwaliteit <input type="radio"/> van redelijke kwaliteit <input type="radio"/> van slechte kwaliteit
3.5	Wat vindt u van het aantal rust- en picknickplaatsen langs de recreatieve fietspaden in Fryslân?	<input type="radio"/> voldoende <input type="radio"/> te weinig
3.6	Wat vindt u van de kwaliteit van de rust- en picknickplaatsen langs de recreatieve fietspaden in Fryslân?	<input type="radio"/> goed <input type="radio"/> redelijk <input type="radio"/> slecht
3.7	Bent u het eens met de stelling: 'Het is in het algemeen te druk op de recreatieve fietspaden'?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nee
3.8	Bent u het eens met de stelling: 'Er ligt te veel zwerfvuil in de berm langs de fietspaden'?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nee
3.9	Wat is uw oordeel over de kwaliteit van de recreatieve fietspaden in Fryslân? <i>Geef uw oordeel in de vorm van een rapportcijfer van 1 (zeer slecht) tot 10 (zeer goed)</i>	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5 <input type="radio"/> 6 <input type="radio"/> 7 <input type="radio"/> 8 <input type="radio"/> 9 <input type="radio"/> 10
3.10	Kent u de digitale fietsrouteplanner van de Fietsersbond en maakt u hier gebruik van? www.fietsersbond.net/fietsrouteplanner/fietsroutes-friesland/	<input type="radio"/> nee, nooit van gehoord <input type="radio"/> ja, wel van gehoord, maar maak er geen gebruik van <input type="radio"/> ja, wel van gehoord en maak er soms gebruik van <input type="radio"/> ja, wel van gehoord en maak er regelmatig gebruik van
3.11	Kent u het systeem van fietsknooppunten en maakt u hier gebruik van?	<input type="radio"/> nee, nooit van gehoord ==> ga door naar vraag 4.1 <input type="radio"/> ja, wel van gehoord, maar maak er geen gebruik van ==> ga door naar vraag 4.1 <input type="radio"/> ja, wel van gehoord en maak er soms gebruik van <input type="radio"/> ja, wel van gehoord en maak er regelmatig gebruik van
3.12	Wat vindt u van het systeem van fietsknooppunten?	<input type="radio"/> zeer moeilijk <input type="radio"/> redelijk moeilijk <input type="radio"/> makkelijk



4. FIETSGEBRUIK VOOR WOON-WERK VERKEER

4.1 Heeft u een (parttime/fulltime) baan of volgt u een dagopleiding?

- ik heb een baan
- ik volg een dagopleiding/ga naar school
- geen van beide ==> ga door naar vraag 4.9

4.2 Met welk vervoermiddel gaat u meestal naar uw werk of dagopleiding?

Een antwoord mogelijk. Bij combinatie van vervoermiddelen kruist u het vervoermiddel van waarmee u het grootste deel van de afstand aflegt

- auto (alleen) of motor
- auto (ik carpool)
- trein/bus
- bromfiets/scooter
- elektrische fiets
- fiets
- lopend

4.3 Hoeveel kilometer bedraagt de afstand die u daarbij aflegt?

- 0 tot en met 5 kilometer
- 5 tot en met 10 kilometer
- 11 tot en met 15 kilometer
- meer dan 15 kilometer
- variabel/voet niet

4.4 Wat is voor u een acceptabele fietsafstand tot een carpoolplaats?

- tot 1 kilometer
- 2 kilometer
- tot 5 kilometer
- 5 kilometer of meer
- geen mening

4.5 Wat is voor u een acceptabele fietsafstand tot een bushalte of treinstation?

- tot 1 kilometer
- 2 kilometer
- tot 5 kilometer
- 5 kilometer of meer
- geen mening



4.6 Met welk ander vervoermiddel gaat u ook wel eens naar uw werk of dagopleiding? *Meerdere antwoorden mogelijk. Kruis de vervoermiddelen aan waarmee u het grootste deel van de afstand aflegt*

- niet van toepassing/ik ga nooit met een ander vervoermiddel
- auto (ik carpool)
- trein/bus
- bromfiets/scooter
- elektrische fiets
- fiets
- lopend
- auto (alleen) of motor



2209082878

4.7 Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om zelden of nooit op de (elektrische) fiets naar uw werk of dagopleiding te gaan? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

- niet van toepassing, ik ga wel regelmatig op de fiets
- ik ga lopend naar mijn werk
- ik heb de auto nodig tijdens mijn werkzaamheden (bijvoorbeeld buitendienst)
- de auto biedt me meer comfort
- ik combineer ritten, bijvoorbeeld werk/boodschappen/kinderen naar school brengen
- ik vind de fietsafstand c.q. reistijd te lang
- ik vind de fietsroute niet veilig
- ik kan/wil niet douchen of omkleden op mijn werk
- ik heb teveel spullen bij me om op de fiets te vervoeren
- anders, namelijk

4.8 Als u wel regelmatig op de (elektrische) fiets naar het werk of dagopleiding gaat, wat zijn voor u de belangrijkste redenen? *Meerdere antwoorden mogelijk.*

- niet van toepassing, ik ga nooit op de fiets
- fietsen is gezond/goed voor mijn conditie
- fietsen is goed voor het milieu
- fietsen is goedkoop
- ik vind het prettig om te fietsen/buiten te zijn
- fietsen is de gemakkelijkste manier om op mijn werk te komen (geen file, geen vertragingen)
- er zijn onvoldoende autoparkeerplaatsen bij mijn werk
- ik heb geen ander vervoermiddel tot mijn beschikking

4.9 Heeft u een elektrische fiets of overweegt u er één aan te schaffen?

- ja, ik heb een elektrische fiets
- nee, ik heb geen elektrische fiets, maar overweeg er wel één aan te schaffen
- nee, ik heb geen elektrische fiets en overweeg er ook geen aan te schaffen (u kunt hier stoppen)

4.10 Vindt u het noodzakelijk dat oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte?

- nee
- ja, op de volgende locaties: *(meerdere antwoorden mogelijk)*
 - openbare fietsenstalling
 - bewaakte fietsenstalling
 - treinstation
 - busstation
 - carpoolplaats
 - bij mijn werkgever
 - toeristische trekpleisters
 - camping/jachthaven
 - horeca-gelegenheden en hotels
 - anders, namelijk



Hartelijk dank voor uw medewerking. Als u nog opmerkingen heeft dan kunt u die hieronder kwijt

U kunt de vragenlijst in de bijgevoegde envelop aan ons terugzenden of naar Provincie Fryslân, t.a.v. Gegevensbeheer (SP 021), Antwoordnummer 3269, 8900 VC Leeuwarden (een postzegel is niet nodig).

Ruimte voor opmerkingen:

BIJLAGE 2 Weegfactoren

populatie		18-40	41-64	65+
man	Centraal	28.319	29.845	11.759
man	Noordoost	13.646	16.285	6.425
man	Noordwest	9.451	12.274	4.960
man	Zuidoost	24.582	31.087	13.578
man	Zuidwest	14.995	19.480	8.124
vrouw	Centraal	27.469	29.386	15.305
vrouw	Noordoost	12.362	15.423	8.157
vrouw	Noordwest	8.557	11.873	6.123
vrouw	Zuidoost	23.323	30.912	17.271
vrouw	Zuidwest	13.941	18.870	10.100

Steekproef		18-40	41-64	65+
man	Centraal	39	93	57
man	Noordoost	15	38	28
man	Noordwest	10	32	23
man	Zuidoost	31	89	77
man	Zuidwest	6	54	47
vrouw	Centraal	67	113	53
vrouw	Noordoost	20	45	21
vrouw	Noordwest	15	34	18
vrouw	Zuidoost	43	109	54
vrouw	Zuidwest	30	67	37

Weegfactoren		18-40	41-64	65+
man	Centraal	2,006886	0,886948	0,570171
man	Noordoost	2,514337	1,184442	0,634198
man	Noordwest	2,612084	1,060097	0,596023
man	Zuidoost	2,191619	0,96538	0,487365
man	Zuidwest	6,907242	0,997022	0,477729
vrouw	Centraal	1,133124	0,718739	0,798118
vrouw	Noordoost	1,708316	0,947253	1,073546
vrouw	Noordwest	1,576666	0,965142	0,940159
vrouw	Zuidoost	1,499082	0,783809	0,883961
vrouw	Zuidwest	1,284346	0,778407	0,754448

BIJLAGE 3 Tabellen met uitkomsten

1.1/1.2 Geslacht en leeftijd respondenten					
	Man [n=677]	Vrouw [n=688]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Aandeel	50%	50%	36%	44%	21%

1.3 Regio van herkomst respondenten					
	Centraal [n=393]	Noordoost [n=200]	Noordwest [n=147]	Zuidoost [n=389]	Zuidwest [n=236]
Aandeel	29%	15%	11%	29%	17%

2.1 Frequentie fietsgebruik naar doel					
	N	Vaak (vrijwel dagelijks)	Regelmatig (2 à 3 keer per week)	Af en toe (1 of enkele keren per maand)	Nooit (of vrijwel nooit)
Werk/dagopleiding	1331	27%	9%	4%	50%
Carpoolplaats	1295	1%	0%	1%	98%
Bushalte/treinstation	1306	4%	3%	11%	83%
Kinderen school	1287	7%	7%	4%	81%
Boodschappen/winkelen	1327	30%	33%	20%	18%
Familie/vrienden bezoek	1325	14%	26%	32%	28%
Horeca	1301	4%	7%	27%	62%
Overige voorzieningen	1315	13%	30%	28%	29%

2.1 Fietsfrequentie naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1365]	Man [n=677]	Vrouw [n=688]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Frequente fietsers (regelmatig/vaak)	80%	78%	82%	84%	80%	74%
Sporadische fietsers (af en toe)	14%	16%	11%	13%	16%	10%
Niet fietsers (nooit of zelden)	6%	6%	7%	3%	4%	16%

2.1 Fietsfrequentie naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=393]	Noordoost [n=200]	Noordwest [n=147]	Zuidoost [n=389]	Zuidwest [n=236]
Frequente fietsers (regelmatig/vaak)	82%	72%	81%	80%	84%
Sporadische fietsers (af en toe)	14%	18%	11%	14%	11%
Niet fietsers (nooit of zelden)	4%	11%	8%	6%	5%

2.2 Gemiddeld oordeel kwaliteit fietspaden naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1264]	Man [n=637]	Vrouw [n=626]	18 t/m 40 [n=476]	41 t/m 64 [n=564]	65+ [n=223]
Gemiddeld rapportcijfer	7,16	7,18	7,13	7,23	7,11	7,12

2.2 Gemiddeld oordeel kwaliteit fietspaden naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=369]	Noordoost [n=179]	Noordwest [n=135]	Zuidoost [n=361]	Zuidwest [n=220]
Gemiddeld rapportcijfer	7,17	7,31	7,00	7,09	7,21

2.3 Verkeersveiligheid fietspaden naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1269]	Man [n=677]	Vrouw [n=688]	18 t/m 40 [n=476]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Veilig	28%	29%	27%	32%	26%	24%
Redelijk veilig	70%	68%	71%	66%	70%	75%
Onveilig	3%	3%	2%	2%	4%	1%

2.3 Verkeersveiligheid naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=393]	Noordoost [n=200]	Noordwest [n=147]	Zuidoost [n=389]	Zuidwest [n=236]
Veilig	24%	34%	20%	30%	30%
Redelijk veilig	73%	64%	78%	68%	67%
Onveilig	3%	2%	2%	3%	3%

2.4 Ongeval gehad als fietsers in de periode 2009/2010?						
	Totaal [n=1266]	Man [n=677]	Vrouw [n=688]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Nee	94%	95%	94%	96%	94%	93%
Ja, eenzijdig ongeval	2%	2%	3%	1%	3%	5%
Ja, botsing andere fietser	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Ja, botsing bromfiets of scooter	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ja, botsing auto of motor	2%	2%	2%	2%	2%	1%
Ja, botsing ander soort verkeersdeelnemer	0%	0%	0%	0%	0%	0%

2.5 Bij wie heeft u na dit ongeluk hulp gezocht?			
	N	Nee / n.v.t. / missing	Ja
Huisarts	1365	99%	1%
Ziekenhuis of EHBO-post	1365	98%	2%
Politie	1365	99%	1%
Verzekeringsmaatschappij	1365	99%	1%
Niemand	1365	97%	3%

3.1 Recreatief fietsgebruik naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1351]	Man [n=671]	Vrouw [n=680]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Vaak (1 à 2 keer per week)	44%	50%	39%	36%	48%	51%
Regelmatig (1 à 2 keer per maand)	31%	28%	35%	33%	35%	21%
Af en toe (1 keer per 3 maanden)	12%	10%	15%	16%	11%	8%
Nooit	12%	13%	12%	15%	7%	20%

3.1 Recreatief fietsgebruik naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=389]	Noordoost [n=198]	Noordwest [n=144]	Zuidoost [n=387]	Zuidwest [n=233]
Vaak (1 à 2 keer per week)	41%	42%	49%	50%	37%
Regelmatig (1 à 2 keer per maand)	33%	28%	32%	29%	35%
Af en toe (1 keer per 3 maanden)	14%	16%	10%	11%	10%
Nooit	12%	14%	10%	10%	17%

3.2 Duur recreatieve ritten naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1175]	Man [n=583]	Vrouw [n=593]	18 t/m 40 [n=413]	41 t/m 64 [n=549]	65+ [n=214]
Minder dan 1 uur	26%	23%	29%	40%	20%	14%
Tussen 1 en 3 uren	63%	64%	62%	55%	68%	66%
Tussen 3 en 5 uren	10%	11%	8%	4%	11%	17%
Langer dan 5 uren	1%	1%	1%	1%	1%	2%

3.2 Recreatief fietsgebruik naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=342]	Noordoost [n=167]	Noordwest [n=128]	Zuidoost [n=349]	Zuidwest [n=190]
Minder dan 1 uur	25%	31%	30%	22%	27%
Tussen 1 en 3 uren	61%	62%	64%	65%	64%
Tussen 3 en 5 uren	13%	7%	3%	12%	8%
Langer dan 5 uren	2%	0%	2%	1%	1%

3.3 Voldoende fietspaden in woonregio voor recreatief gebruik naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1187]	Man [n=594]	Vrouw [n=593]	18 t/m 40 [n=419]	41 t/m 64 [n=549]	65+ [n=219]
Ja	78%	75%	81%	79%	78%	77%
Nee	22%	25%	19%	21%	22%	23%

3.3 Voldoende fietspaden in woonregio voor recreatief gebruik naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=339]	Noordoost [n=173]	Noordwest [n=131]	Zuidoost [n=346]	Zuidwest [n=200]
Ja	79%	76%	72%	82%	75%
Nee	21%	24%	28%	18%	26%

3.4 Kwaliteit bewegwijzering naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1179]	Man [n=583]	Vrouw [n=595]	18 t/m 40 [n=411]	41 t/m 64 [n=553]	65+ [n=216]
Goed	49%	48%	51%	51%	51%	43%
Redelijk	49%	50%	47%	48%	47%	56%
Slecht	2%	2%	2%	2%	2%	1%

3.4 Kwaliteit bewegwijzering naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=340]	Noordoost [n=169]	Noordwest [n=131]	Zuidoost [n=345]	Zuidwest [n=194]
Goed	46%	43%	42%	51%	63%
Redelijk	54%	54%	55%	47%	36%
Slecht	1%	3%	3%	2%	1%

3.5 Voldoende rust- en picknickplaatsen langs recreatieve fietspaden naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1174]	Man [n=582]	Vrouw [n=593]	18 t/m 40 [n=410]	41 t/m 64 [n=551]	65+ [n=213]
Voldoende	61%	64%	58%	69%	61%	47%
Te weinig	39%	36%	42%	31%	39%	53%

3.5 Voldoende rust- en picknickplaatsen langs recreatieve fietspaden naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=337]	Noordoost [n=167]	Noordwest [n=131]	Zuidoost [n=347]	Zuidwest [n=192]
Voldoende	60%	59%	54%	65%	64%
Te weinig	40%	41%	46%	35%	36%

3.6 Kwaliteit rust- en picknickplaatsen naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1158]	Man [n=571]	Vrouw [n=587]	18 t/m 40 [n=403]	41 t/m 64 [n=543]	65+ [n=213]
Goed	32%	32%	33%	35%	31%	32%
Redelijk	64%	64%	63%	62%	65%	63%
Slecht	4%	4%	4%	3%	4%	5%

3.6 Kwaliteit rust- en picknickplaatsen naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=332]	Noordoost [n=168]	Noordwest [n=131]	Zuidoost [n=344]	Zuidwest [n=185]
Goed	29%	38%	31%	33%	34%
Redelijk	68%	59%	63%	62%	63%
Slecht	3%	4%	6%	5%	3%

3.7 Bent u het eens met de stelling: 'Het is in het algemeen te druk op de recreatieve fietspaden'? naar geslacht en leeftijd

	Totaal [n=1172]	Man [n=586]	Vrouw [n=586]	18 t/m 40 [n=411]	41 t/m 64 [n=548]	65+ [n=213]
Ja	23%	20%	26%	22%	22%	26%
Nee	77%	80%	74%	78%	78%	74%

3.7 Bent u het eens met de stelling: 'Het is in het algemeen te druk op de recreatieve fietspaden'? naar regio (indicatief)

	Centraal [n=334]	Noordoost [n=165]	Noordwest [n=132]	Zuidoost [n=347]	Zuidwest [n=194]
Ja	23%	17%	26%	25%	22%
Nee	77%	83%	74%	75%	78%

3.8 Bent u het eens met de stelling: 'Er ligt te veel zwerfvuil in de berm langs de fietspaden'? naar geslacht en leeftijd

	Totaal [n=1181]	Man [n=590]	Vrouw [n=592]	18 t/m 40 [n=413]	41 t/m 64 [n=551]	65+ [n=216]
Ja	61%	63%	60%	60%	61%	65%
Nee	39%	37%	40%	40%	39%	35%

3.8 Bent u het eens met de stelling: 'Er ligt te veel zwerfvuil in de berm langs de fietspaden'? naar regio (indicatief)

	Centraal [n=338]	Noordoost [n=168]	Noordwest [n=128]	Zuidoost [n=350]	Zuidwest [n=196]
Ja	60%	65%	63%	68%	46%
Nee	40%	35%	37%	32%	54%

3.9 Gemiddeld oordeel kwaliteit recreatieve fietspaden naar geslacht en leeftijd

	Totaal [n=1180]	Man [n=585]	Vrouw [n=595]	18 t/m 40 [n=409]	41 t/m 64 [n=554]	65+ [n=218]
Gemiddeld rapportcijfer	7,11	7,11	7,11	7,06	7,14	7,12

3.9 Gemiddeld oordeel kwaliteit recreatieve fietspaden naar regio (indicatief)

	Centraal [n=337]	Noordoost [n=169]	Noordwest [n=133]	Zuidoost [n=350]	Zuidwest [n=192]
Gemiddeld rapportcijfer	7,14	7,15	7,01	7,09	7,10

3.10 Bekendheid en gebruik digitale fietsrouteplanner

	Totaal [n=1189]
Nooit van gehoord	67%
Wel van gehoord, maar maak er geen gebruik van	29%
Wel van gehoord en maak er soms gebruik van	4%
Wel van gehoord en maak er regelmatig gebruik van	1%

3.11 Bekendheid en gebruik systeem fietsknooppunten	
	Totaal [n=1196]
Nooit van gehoord	41%
Wel van gehoord, maar maak er geen gebruik van	28%
Wel van gehoord en maak er soms gebruik van	22%
Wel van gehoord en maak er regelmatig gebruik van	9%

3.12 Eenvoud systeem fietsknooppunten	
	Totaal [n=473]
Zeer moeilijk	4%
Redelijk moeilijk	25%
Makkelijk	71%

4.1 Baan of dagopleiding naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1364]	Man [n=677]	Vrouw [n=687]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
Ik heb een baan	62%	66%	58%	85%	71%	4%
Ik volg een dagopleiding of ga naar school	3%	1%	4%	7%	0%	0%
Geen van beide	35%	32%	38%	8%	29%	96%

4.2 Vervoermiddel woon-werkverkeer naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=870]	Man [n=449]	Vrouw [n=420]	18 t/m 40 [n=446]	41 t/m 64 [n=416]	65+ [n=0]
auto (alleen) of motor	45%	44%	45%	49%	39%	n.v.t.
auto (ik carpool)	4%	6%	3%	4%	4%	n.v.t.
trein/bus	7%	8%	6%	8%	6%	n.v.t.
bromfiets/scooter	1%	1%	1%	1%	1%	n.v.t.
elektrische fiets	1%	1%	2%	0%	2%	n.v.t.
fiets	40%	39%	40%	34%	45%	n.v.t.
lopend	2%	3%	2%	3%	2%	n.v.t.

4.2 Vervoermiddel woon-werkverkeer naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=262]	Noordoost [n=125]	Noordwest [n=86]	Zuidoost [n=254]	Zuidwest [n=142]
auto (alleen) of motor	35%	50%	44%	49%	48%
auto (ik carpool)	4%	2%	5%	4%	8%
trein/bus	6%	10%	6%	7%	8%
bromfiets/scooter	0%	0%	0%	2%	1%
elektrische fiets	1%	2%	1%	1%	3%
fiets	52%	34%	38%	35%	31%
lopend	2%	2%	6%	2%	1%

4.3 Afstand woon-werkverkeer naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=878]	Man [n=453]	Vrouw [n=423]	18 t/m 40 [n=444]	41 t/m 64 [n=417]	65+ [n=0]
0 tot en met 5 km	32%	30%	34%	32%	32%	n.v.t.
6 tot en met 10 km	17%	16%	17%	13%	20%	n.v.t.
11 tot en met 15 km	10%	8%	12%	10%	10%	n.v.t.
Meer dan 15 km	39%	43%	35%	43%	35%	n.v.t.
Variabel/weet niet	3%	3%	3%	2%	4%	n.v.t.

4.3 Afstand woon-werkverkeer naar regio (indicatief)					
	Centraal [n=266]	Noordoost [n=126]	Noordwest [n=86]	Zuidoost [n=257]	Zuidwest [n=146]
0 tot en met 5 km	35%	22%	37%	33%	29%
6 tot en met 10 km	23%	13%	11%	16%	14%
11 tot en met 15 km	9%	14%	16%	8%	8%
Meer dan 15 km	31%	48%	31%	39%	48%
Variabel/weet niet	2%	3%	5%	4%	2%

4.4 en 4.5 Acceptabele fietsafstand carpoolplaats en bushalte/treinstation ?		
	Carpoolplaats [n=876]	Bushalte/treinstation [n=882]
Tot 1 kilometer	12%	25%
2 kilometer	31%	34%
Tot 5 kilometer	30%	26%
5 kilometer of meer	3%	2%
Geen mening	25%	14%

4.4 en 4.5 Acceptabele fietsafstand carpoolplaats en bushalte/treinstation? <i>Antwoordoptie 'geen mening' buiten beschouwing gelaten</i>		
	Carpoolplaats [n=655]	Bushalte/treinstation [n=757]
Tot 1 kilometer	15%	29%
2 kilometer	41%	39%
Tot 5 kilometer	40%	30%
5 kilometer of meer	4%	2%
Geen mening	buiten beschouwing gelaten	

4.6 Met welk ander vervoermiddel gaat u ook wel eens naar uw werk of dagopleiding?
(omdat het een meerkeuzevraag betrof kunnen de totalen per kolom meer dan 100% zijn)

Meestal met:	auto (alleen) of motor [n=381]	auto (carpool) [n=38]	trein/bus [n=60]	bromfiets/scooter [n=8]	Elektrische fiets [n=11]	fiets [n=343]	lopend [n=21]
Alternatief:							
auto (alleen)/motor	0%	32%	33%	38%	73%	59%	5%
auto (ik carpool)	7%	0%	10%	0%	0%	7%	0%
trein/bus	8%	18%	17%	13%	9%	12%	0%
bromfiets/scooter	2%	3%	0%	0%	0%	2%	0%
elektrische fiets	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
fiets	30%	16%	25%	63%	0%	0%	38%
lopend	2%	0%	10%	0%	0%	16%	0%
n.v.t./nooit ander vervoermiddel	58%	53%	40%	13%	27%	21%	57%

4.7 Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om zelden of nooit de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer?
* meerdere antwoorden mogelijk

	Totaal [n=502]
Ik vind de fietsafstand, c.q. reistijd te lang	57%
Ik heb de auto nodig tijdens mijn werkzaamheden (bijv. buitendienst)	26%
Anders namelijk, . . .	20%
Ik heb te veel spullen bij me om op de fiets te vervoeren	18%
Ik combineer ritten, bijv. werk/boodschappen/kinderen naar school brengen	15%
De auto biedt me meer comfort	9%
Ik kan/wil niet douchen of omkleden op mijn werk	8%
Ik vind die fietsroute niet veilig	4%
Ik ga lopend naar mijn werk	4%

4.8 Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om wel regelmatig de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer?
* meerdere antwoorden mogelijk

	Totaal [n=502]
Fietsen is gezond/goed voor mijn conditie	57%
Ik vind het prettig om te fietsen/buiten te zijn	26%
Fietsen is goed voor het milieu	20%
Fietsen is goedkoop	18%
Fietsen is de gemakkelijkste manier om op mijn werk te komen (geen files)	15%
Ik heb geen ander vervoermiddel tot mijn beschikking	9%
Er zijn onvoldoende autoparkeerplaatsen bij mijn werk	8%

4.9 Bezit elektrische fiets naar geslacht en leeftijd						
	Totaal [n=1328]	Man [n=661]	Vrouw [n=667]	18 t/m 40 [n=488]	41 t/m 64 [n=595]	65+ [n=281]
In bezit van elektrische fiets	9%	7%	12%	2%	9%	25%
Niet in bezit, maar overweegt wel aan te schaffen	12%	14%	10%	8%	13%	20%
Niet in bezit en overweegt ook niet aan te schaffen	78%	79%	78%	90%	78%	55%

4.10 Vindt u het noodzakelijk dat oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte?	
	Totaal [n=542]
Nee	30%
Ja	70%
<i>Zo ja, op welke locaties dan? * meerdere antwoorden mogelijk</i>	Totaal [n=379]
Toeristische trekpleisters	71%
Horeca / hotels	60%
Bewaakte fietsenstalling	58%
Camping / jachthaven	51%
Treinstation	44%
Busstation	38%
Openbare fietsenstalling	36%
Bij mijn werkgever	27%
Carpoolplaats	16%
Anders, namelijk . . .	11%

BIJLAGE 4 Opmerkingen respondenten

gemeente	postcode	Opmerkingen regio Noordoost	Inrichting	Beheer	Voorzieningen	Gedrag	Wens	Kinderen	Ouderen
Achtkarspelen	9231	Fietspad langs Warreboslaan. Gevaarlijk op de weg.	X						
Achtkarspelen	9231	De automobilist zou meer op de fietsers moeten letten, ze eens voor laten gaan en niet zo snel rijden.				X	X		
Achtkarspelen	9281	Wij vinden de fietspaden veel te smal, er kunnen geen 2 fietsen naast elkaar/langs elkaar, kom je met het stuur tegen elkaar aan.	X						
Achtkarspelen	9283	Het asfalt van Surhuizum naar Surhuisterveen is slecht. Fiets de route zelf ook en oordeel dan.		X					
Achtkarspelen	9284	Het zou mooi zijn als het nieuwe fietspad (wordt dit jaar aangelegd) bij Surhuizum (It Langpaed) wordt verlengd en uitgebreid richting Augustinusga. In Achtkarspelen weinig recreatieve fietspaden.					X		
Achtkarspelen	9285	Knooppunt 98, 97, 80 missen heel veel bordjes.			X				
Achtkarspelen	9285	Rotondes waar fietsers voorrang op hebben zijn in mijn ogen gevaarlijk (Leeuwarden).	X						
Achtkarspelen	9286	Der moet meer horeca bij de recreatieve fysroutes. Der binne fiersten temin plakken om oan te stekken foar wat iten of drinken					X		
Achtkarspelen	9289	Het ongeluk met de fiets was met een racefiets. Racefietsen zijn een gevaar voor de recreatie fietsers.			X				
Dantumadiel	9104	Op smalle fietspaden fietsen mensen met wagentjes achter de fiets met daarin kinderen of honden. Dit moet <u>verboden worden</u> . Zijn al veel ongelukken mee gebeurd, dit gaat nog wel eens goed mis. Verbieden dus.	X			X			
Dantumadiel	9104	De recreatieve fietspaden zijn vaak te smal! Vooral voor mensen met een scootmobiel is het gevaarlijk.	X						X
Dantumadiel	9104	Goede gladde asfalt fietspaden (zonder split) bieden meer comfort en zal meer mensen aantrekken om te gaan fietsen.	X						
Dantumadiel	9104	Fietsers moet door de overheid nog meer gestimuleerd worden. Het is goed voor mens en milieu, en moet nog meer status krijgen. Het komt nu nog te vaak voor dat 's winters de hoofdwegen goed verzorgd zijn, maar de fietspaden nauwelijks berijdbaar zijn.		X			X		
Dantumadiel	9104	Ad 4.9. Ik hoop dat ik nog heel lang op een 'gewone' fiets kan rijden. Volgens mij komen er in Friesland steeds nieuwe fietspaden. Prima ontwikkeling.	v						
Dantumadiel	9113	Wij hebben prachtige fietspaden in deze omgeving MAAF sommige zijn echt TE SMAL. Jammer want er is genoeg ruimte voor! Denk bijv. aan fietspad langs de Zwemmer (vanaf Zwaagwesteinde).	X						
Dantumadiel	9114	Graag 2x maaien langs de fietspaden, de breedte wordt 20 cm. tot 30 cm. smaller.		X			X		
Dantumadiel	9271	De fietspaden zijn veel te smal, vooral voor ouderen. Soms kun je elkaar niet voorbij. Er is wel ruimte voor bredere paden want er ligt overal voldoende ruimte naast. Veel valpartijen, met kinderen is het erg krap. Er zijn natuurlijk ook mooie brede fietspaden.	X						X
Dongeradeel	9101	De wegbewijzing van Dokkum naar Burdaard en Bartlehiem is in Dokkum zeer verwarrend en onduidelijk aangegeven. Bij rotoude Ee-brug.			X				
Dongeradeel	9125	Een fietspad aansluitend van Oostrum naar het recreatieve fietspad (bij steenfabriek Tichelwei) zou ideaal zijn i.v.m. veiligheid voor onze naar school fietsende kinderen.					X	X	
Dongeradeel	9136	Ik zou graag een fietspad zien van Paesens-Anjum, Paesens-Oosternijkerk, Paesens-Nes, Oosternijkerk-Nes-Wierum. Ook voor de veiligheid.					X		
Dongeradeel	9143	Mb.t. 3.11 paddestoelen o.a. met vermelden van plaatsnamen is duidelijker, zeker voor toeristen die de omgeving niet kennen.			X				
Ferwerderadiel	9178	Bij ons in de omgeving heb je veel wegen waar geen fietspaden zijn. Dat mis ik enorm, mede omdat het verkeer (auto's) vaak geen snelheid minderen.	X			X	X		
Kollumerland	9291	Graag meer bankjes. Niet te veel fietspaden in donkere bosgedeelten! en waar weinig mensen komen.			X				
gemeente	postcode	Opmerkingen regio Noordwest	Inrichting	Beheer	Voorzieningen	Gedrag	Wens	Kinderen	Ouderen
Bolsward	8701	Ik ga met de gewone fiets naar mijn werk en de elektrische fiets gebruik ik voor lekker eind fietsen, maar het zou prettig zijn als de oplaadpunten op de routes bekend worden gemaakt.			X				
Bolsward	8701	Het opladen duurt te lang!			X		X		
Bolsward	8701	Bar slechte weg: Blauwhuis-Tjerkwerd. Mooie route om te fietsen, maar veel verkeer.	X						
Franekeradeel	8801	Bewegwijzering in steden niet altijd duidelijk.			X				
Franekeradeel	8802	Tussen dorpen en steden zijn m.i. de fietspaden ok! Maar binnen de steden kan het beter. Jammer dat we van onze gemeente geen enquête hebben gekregen (maar daar kunt u wellicht niets aan doen).	X						
Franekeradeel	8806	In onze omgeving Achlum, Hitzum, Arum, Witmarsum, Harlingen en naar Franeker zijn wij blij met de nieuwe fietspaden. Verder in Friesland weten wij er niet veel van.	v						
Franekeradeel	8851	Meer groenwallen en boombeplanting langs de fietspaden en betere bewegwijzering vooral op de toeristische routes.	X				X		
Harlingen	8861	Op smalle rustige landbouwwegen, waar een fietspad in principe niet nodig is, wordt door mij ervaren dat daar veelal snel door het autoverkeer wordt gereden en dat er weinig rekening wordt gehouden met fietsverkeer.				X			
Harlingen	8862	Fietspaden zijn vaak te smal, zeker wanneer je met kinderen fietst en/of er moet ingehaald worden!	X					X	
Het Bildt	9047	Graag de fietspadensituatie bekijken bij Berlikum. Je kunt niet meer van Minnertsgea naar Menaldum komen op de doorgaande weg. Heel veel fietsers weten hier niet meer de weg (gemeente Menaldumadeel).	X						
Het Bildt	9076	Helaas moet ik vaststellen dat bij bijna alle veranderingen aan het wegennet het er niet veiliger op wordt voor de fietser. Dit is in ieder geval van toepassing in Leeuwarden.	X						
Het Bildt	9076	Dat mensen zich bewust worden van de mooie natuur, ook de jeugd en het vuil niet zomaar klakkeloos ergens neergooien, maar in de bestemde prullebakken.		X		X			
Het Bildt	9076	Sommige drukke wegen zijn moeilijk om over te steken. Meer fietsbruggen/-tunneltjes zou wel fietsvriendelijk zijn en zou veel tijd besparen.	X				X		
Het Bildt	9077	Sommige fietspaden naast de weg zijn gevaarlijk doordat de gemeente de wegkanten opwilt met grind (ja echt waar, dus zeer gevaarlijk)	X	X					
Wûnseradiel	8744	's Winters kunnen de fietspaden (met sneeuw) wel wat schoner. Op het fietspad Bolsward-Witmarsum zitten bij het bedrijventerrein De Marne gevaarlijke aanzettingen!			X				
Wûnseradiel	8748	Sommige fietsknooppunten onduidelijk. Boekje en knooppunten kloppen niet met elkaar....			X				
Wûnseradiel	8748	3.3. Voldoende fietspaden met ja ingevuld, maar zou nog wel moeten verbeteren/uitbreiden. Op bepaalde routes/gedeeltes zijn er (nog) geen fietspaden. Daarnaast zijn er fietspaden waar de boom wortels ervoor zorgen dat het te hobbelig wordt. (Witmarsum-Harlingen, Witmarsum rondweg!)	X	X					
Wûnseradiel	8754	Vele 60 km wegen beperken tot bestemmings- en langzaam verkeer, dit alleen toepassen als er goede alternatieven zijn.	X				X		
Wûnseradiel	8822	Graag meer fietspaden langs water bijv. Bolswardervaart (van Harlingen naar Bolsward), en/of Slachtedyk enz. Meer recreatie.					X		

gemeente	postcode	Opmerkingen regio Centraal	Inrichting	Beheer	Voorzieningen	Gedrag	Wens	Kinden	Ouderen
Boarnsterhim	8491	Liggen redelijk steentjes en glasstukjes op de fietspaden. Regelmatig opruimen zou wenselijk zijn.		X					
Boarnsterhim	8493	De fietspaden in Heerenveen zijn op sommige stukken zeer slecht. Als racefietsers heb je hier veel last van. Een groot gemis in Friesland zijn MTB-routes.		X					
Boarnsterhim	9001	Een fietspad Grou-Warten en Grou-Wergea zeer gewenst!					X		
Boarnsterhim	9001	Scooters op fietspad gevaarlijk. Ligfietsen niet zichtbaar, geen vlag.	X			X			
Boarnsterhim	9001	Laat werkgevers een bonus geven voor werknemers die regelmatig op de fiets naar 't werk gaan.					X		
Boarnsterhim	9008	Fietsen via oversteken Werpsterhoek-Goutum-Leeuwarden is goed, door bouw fietstunnel Oostergopplein tot november 2010 via Barrahús is minder prettig. Weg voor plaatselijk verkeer lijkt wel racecircuit. Onveilige situatie waarbij DAN de voorkeur voor de auto er is.	X			X			
Leeuwarden	8913	Veiligheid: 1. op ventwegen gevaarlijk i.v.m. (brede) hardrijdende tractoren. 2. Fietspaden binnen de bebouwde kom gevaarlijk omdat iedereen tegenwoordig tegen de richting in fietst, scootert, etc. ook op rotondes!	X			X			
Leeuwarden	8917	Verkeersveiligheid: doe eens wat vnl. in de stad aan 's poekfietsen': zeer gevaarlijk, maar komt zoveel voor! Mensen zijn te lui om even te wachten en de weg over te steken!				X			
Leeuwarden	8917	Veilig voor fietsers zou zijn: meer van de rijweg gescheiden fietspaden, niet enkel een gekleurde strook.	X						
Leeuwarden	8917	Doe eens iets aan die rotbrommers! Zorg eens dat iedereen 's avonds deugdelijke verlichting voert! Leer de jeugdige fietsers weer eens de verkeersregels!				X		X	
Leeuwarden	8918	Fietspad Dokkumer Ee gevaarlijk, veel te smal.	X						
Leeuwarden	8918	De algemene verloederding van zwerfpuil is een landelijke kwaal. Er zou een bewustwordings-campagne moeten komen op landelijk niveau.		X		X			
Leeuwarden	8918	Bij vraag 3.4. bewegwijzering. Het zou handig zijn om op 'wegwijzers te zetten: ± zoveel uur/kwartier van deze plaats naar andere. In Zwitserland doen ze dat met bergwandelen.			X		X		
Leeuwarden	8918	De NS zou het vervoer van fietsen moeten stimuleren i.p.v. ontmoedigen. Kijk naar onze oosterburen (Duitsland) met hun zeer positieve houding. Nederland is n.b. een fietsland!					X		
Leeuwarden	8918	Bankjes moeten van steen, de houten worden opgebrand. Ze zijn heel belangrijk. Vraag 3.6 en 3.8: weet ik niet. Het is tegenwoordig anders dan vroeger, dan werd je geleerd je eigen rommel op te ruimen.		X	X	X			
Leeuwarden	8921	Je zou op elke rotonde dezelfde voorrangregel moeten hebben; heb al vaak bijna ongelukken hierdoor gehad! In de winter (sneeuw) mogen de fietspaden wel schoner worden gemaakt.	X	X		X			
Leeuwarden	8921	Fietspaden zijn over het algemeen veilig in Friesland, behalve in Leeuwarden. Ik voel me hier dagelijks onveilig op de fiets.	X						
Leeuwarden	8922	De rotondes zijn veel te gevaarlijk in Leeuwarden, de auto's moeten weer voorrang hebben en wel om 3 redenen: 1. Fietsers kennen het begrip richting aangeven niet; 2. Fietsers hebben vaak geen licht (hoe kan je voorrang geven in het donker?); 3. Fietsers zijn vaak afgeleid of kinderen zonder inzicht in het verkeer.	X			X		X	
Leeuwarden	8923	Te druk op recreatieve fietspaden doordat de hardfietsers denken aan de Tour de France mee te doen! Dus zeer onveilig.					X		
Leeuwarden	8923	Weinig schuilbeschutting recreatieve routes bij snel opkomend slecht weer. Open veld e.d. klein houten gesloten hutje.	X				X		
Leeuwarden	8924	Leeuwarden heeft te weinig fietsstallingen, m.n. hoofdstraten.				X		X	
Leeuwarden	8925	Meer bewaakte fietsenstallingen. Fietsen worden zelfs met dubbelslot gestolen. Fietsen wordt zo te duur.				X		X	
Leeuwarden	8925	Vaak hinderlijke scherpe randen bij aansluitingen van fietspaden op wegen, bruggen. Die blijven er dan ook en worden niet weggewerkt. Hetzelfde bij boomwortels.		X					
Leeuwarden	8925	Electrische voertuigen (scooters, auto's) hoor je niet aankomen. Dit is gevaarlijk.					X		
Leeuwarden	8925	De levensgevaarlijke rotondes weer terug naar oude situatie.	X			X			
Leeuwarden	8926	Ja, het (auto)verkeer wordt steeds vriendelijker, ook als ik mijn arm uitsteek en richting aangeef op voorrangrotondes hier in de stad.					X		
Leeuwarden	8932	Kruispunt bij de Schrans is een zootje.	X						
Leeuwarden	8933	Ik vind dat de verkeerslichten meer ruimte moeten geven voor oversteken en vaker. Dat stimuleert de fiets te pakken. Landelijk dezelfde verkeersregels op rotonde voor fietsers, dat voorkomt ongelukken.	X				X		
Leeuwarden	8934	2.2. vaak door wortelen van de bomen e.d. verslechterd de weg. 3.4. d.m.v. graffiti e.d. (stukken eraan).		X					
Leeuwarden	8935	Fietspaden te smal, bijv. langs de Dokkumer Ee, Harinxmakanaal, Pr. Margrietkanaal, Afd. Feanen. De meeste fietspaden zijn van slechte kwaliteit.	X						
Leeuwarden	8935	Niet alle wegen voor fietsers zijn goed onderhouden met name wortels die het wegdek omhoog 'werken' zijn aanwezig en zeer gevaarlijk.		X					
Leeuwarden	8935	Ik ben heel blij met de start van aanleg fietstunnel Oostergopplein, dit zal de veiligheid ten goede komen! Het verschil in voorrang op de rotondes is te veel! In de stad Leeuwarden. Mijn verkeersongeval op de fiets kwam door s'piegel/pekglad fietspad!	X						
Leeuwarden	8935	Buiten Leeuwarden zijn de fietspaden redelijk, maar in de stad moet het beter!	X						
Leeuwarden	8935	Friesland is een prachtige provincie om in te fietsen. Afwisselend en prachtige natuur!			X				
Leeuwarden	8939	Sommige fietspaden in Leeuwarden zijn slecht. Mn. op- en afritten van gewone weg naar fietspad en andersom zijn niet egaal. Gaten in wegen, loszittende rode tegels. Als het regent, blijft het water in de kuilen staan.			X				
Leeuwarden	9084	Ik vind dat de fietspaden wel veilig zijn. Alleen het gedrag van sommige fietsers maakt dat het onveilig wordt.					X		
Leeuwarden	9084	Ik heb nog geen Goutumer gehoord die blij is met de komende tunnel. Wij denken aan onze kinderen en onszelf die daar 's avonds doorheen moeten. Dat wordt weer halen/brengen na het werk met de auto. Er liggen in Friesland zoveel ongebruikte tunnels omdat ze eng zijn.	X					X	
Littenseradiel	8736	Nijlansdijk en Legedijk tussen Lutkewierum en Scharnegoutum is een racebaan voor auto's. Zeer gevaarlijk voor fietsers. Liever een fietspad aanleggen hier!	X				X	X	
Littenseradiel	8842	Er zijn wat te veel brandnetels langs de kant, ook bij bruggetjes en bankjes.		X					
Littenseradiel	9026	Een bron van ergernis voor mij is de vervuiling met modder, mest, e.d. door landbouwverkeer. Dit gebeurt juist op de wegen/paden waar je als fietser gebruik van maakt. Ik vind het onbegrijpelijk dat hier niet tegen opgetreden wordt. Ook de afmetingen van het landbouwmaterieel neemt dermate buiten proportionele afmetingen/omvang aan dat je zelfs als fietser de berm wordt ingedrukt.	X	X					
Menaldumadeel	9041	Er zijn fietspaden die zijn zo schuin, dat rijdt niet lekker met een scootmobiel.	X						X
Menaldumadeel	9041	Fietsen is prachtig maar over het algemeen zijn de fietspaden slecht door boomwortels. Veiligheid is redelijk en daar kun je zelf aan bijdragen. Her en der kan nog betere bewegwijzering.		X					
Menaldumadeel	9044	Mag graag fietsen, maar 's winters wat minder vanwege slechte verlichting Sânwei te Beelgum.			X				
Tytsjerksteradiel	9061	Losliggende tegels/klinkers gebeuren veel ongelukken door.		X					
Tytsjerksteradiel	9061	In onze regio fietsstroken langs wegen, onveilige situatie, wordt nu aan gewerkt. Verder fiets je langs binnenwegen. Automobilisten moeten rijgedrag aanpassen in belang fietsers.				X			
Tytsjerksteradiel	9062	Creëer meer fietsenstalling in de steden en wel bewaakt, zodat het veilig is om je fiets mee te nemen in de stad.			X		X		
Tytsjerksteradiel	9251	Het aantal fietspaden kan natuurlijk altijd nog uitgebreid worden. Het meer is nooit vol.						X	
Tytsjerksteradiel	9251	S.v.p. asfalt i.p.v. schelpenpaden.	X						
Tytsjerksteradiel	9251	Mensen op een race-fiets gebruiken geen fietsbel, wanneer ze je willen inhalen. Dit moet verplicht zijn, want ze roepen: aan de kant fietser (of iets dergelijks). Een bel is toch verplicht? Waarom deze fietsers niet!!				X			
Tytsjerksteradiel	9251	De brug over Prinses Margrietkanaal heeft een fietspad naast de rijbaan (al jaren). Dit is een gevaarlijke situatie i.g.v. veel fietsers naast elkaar (inhalen).	X						
Tytsjerksteradiel	9251	De elektrische fiets is een pracht oplossing. Maak het echter niet te gemakkelijk met de oplaadpunten, er wordt veel gebruik van gemaakt door mensen die voldoende spierkracht hebben en deze best wat vaker mogen gebruiken. Ook het opwekken van elektriciteit is vervuilend.				X			
Tytsjerksteradiel	9254	Op sommige wegen waar géén fietspad is, wordt veel te hard gereden (bijv. Slachtedyk, Hurdeganp).				X			
Tytsjerksteradiel	9254	Waar auto en fietsverkeer naast elkaar rijden, is dit te weinig afgeschermd (vangrail) en vooral bij hogere bruggen. Het wachverkeer blaast je bijna van de weg of de brug en dit is soms beangstigend bijv. bij brug Bergum.	X						
Tytsjerksteradiel	9257	Graag het fietspad tussen Heech (Noardburgum) en Heids'treek (Feenwâlden) aanleggen. De plannen zijn er al zo lang en geeft veel meer mogelijkheden tot ontsluiting richting andere fietsroutes.					X		
Tytsjerksteradiel	9261	Meestal is alnemende gezondheid/kracht een reden om een elektrische fiets aan te schaffen. Het bereik in km met de goede fietsen is ± 40 tot 100 km, afhankelijk van capaciteit accu. Het investeren door overheid vind ik niet nodig (nog) voor oplaadpunten.			X				
Tytsjerksteradiel	9264	Ad 3.12. De bewegwijzeringsbordjes van de fietsknooppunten zijn niet consequent opgehangen; soms rechts, soms links voor een kruispunt, soms hoog, soms laag. Daardoor mis je wel eens een wegwijzer. Ik neem altijd ook een kaart mee.		X					

gemeente	postcode	Opmerkingen regio Zuidoost	Inrichting	Beheer	Voorzieningen	Gedrag	Wens	kinderen	ouderen
Heerenveen	8411	Vuilnisbak(ken) bij de picknickplaatsen. Toiletgelegenheid (aangeven)			X		X		
Heerenveen	8411	Nederland en Fryslân zijn super fietsvriendelijk!	v		v				
Heerenveen	8412	Te weinig fietspaden in Jubbega en Hoornsterzwaag.					X		
Heerenveen	8413	Fietspad langs De Linde, brug tussen De Hoeve en Wolvega onveilig.	X						
Heerenveen	8414	De fietspaden in en rond Heerenveen worden slecht bijgehouden. Voorrang op auto's krijg je bijna nooit - en rijden te hard.		X	X				
Heerenveen	8414	Meer afvalbakken, geen verbodige luxe!			X		X		
Heerenveen	8415	Ik vind de fietspaden vaak te smal. Bijvoorbeeld nieuwe fietspad De Linde naar Peperga langs de A32.	X						
Heerenveen	8441	Graag meer banken om even uit te rusten en om wat fris of koffie te drinken!			X		X		
Heerenveen	8442	Probeer net als in andere provincies mountainbike-routes aan te leggen, deels bos, deels (on)verharde weg.					X		
Heerenveen	8442	Soms zijn er losse tegels op de fietspaden. Graag deze wel vervangen.	X						
Heerenveen	8445	Het fietspad aan de Zanden (Heerenveen) is erg hobbelig als gevolg van boomstronken die eronder groeien en het pad omhoog drukken.		X					
Heerenveen	8446	In gemeente Heerenveen is het fietsen bemoeilijkt door de vele rotondes waar fietsers geen voorrang hebben. Ook het gebied rondom de Gamma is voor fietsers moeilijk bereikbaar, veiligst is op de stoep.	X						
Heerenveen	8446	Fietspaden naar mijn werk zijn erg slecht (ds. Kingweg + Zanden) in Heerenveen.		X					
Heerenveen	8446	I.v.m. schooltijden zijn fietspaden soms te smal. Kruisingen zoals fietspaden met autowegen (bijv. rotondes) zijn gevaarlijk zonder verkeerslichten.	X					X	
Heerenveen	8447	Er moet opgetreden worden tegen de jeugd die met zijn drieën/vieren naast elkaar fietsen.				X		X	
Heerenveen	8451	Wat het meest hinderlijk is, dat zijn de racefietsers. Snel willen passeren, geen bel, etc..			X				
Heerenveen	8453	Fietspaden waar ik woon zijn zo slecht. Wij worden gedwongen om op autobaan te gaan fietsen.	X						
Heerenveen	8456	Heerenveen -> sportstad. Het zou goed zijn als er ook aandacht was voor recreatieve sport zoals fietsen en niet alleen voor voetbal en Thialf!					X		
Heerenveen	8459	Geen losse schapen voor bermonderhoud: gevaarlijk en glad. Behoeft aan gratis toegankelijk bewaakte fietsenstallingen in iedere grote plaats. Info: gemeente Akmaar (= deel van parkeerkelder). Fietsers voorrang op rotondes = ook in Holland en Overijssel-Zwolle. Onderhoud rustplaatsen verbeteren / verven en maaien. Fietslanen: takken en lang gras/stekels eerder verwijderen.		X			X		
Heerenveen	8465	Goede verlichting is belangrijk op fietspad!			X				
Ooststellingwerf	8421	Er zijn nog wel wat fietspaden aan onderhoud toe.	X						
Ooststellingwerf	8421	Oplaadpunten: niet voldoende als er meerdere fietsers op hetzelfde moment gebruik van willen maken.			X				
Ooststellingwerf	8421	Wat mij stoort zijn de auto's op fietspaden als de weg is afgesloten. En de koeriers van TNT die met auto's over de fietspaden rijden.				X			
Ooststellingwerf	8423	Bij kruising of splitsing van wegen, geregeld door verkeerslichten, zorgen dat fietsers voorrang krijgen op het andere verkeer. Nu vaak lang wachten!	X				X		
Ooststellingwerf	8426	Fietspaden zijn over het algemeen niet of slecht verlicht. Verlichting hiervan zou de veiligheid verhogen.	X		X				
Ooststellingwerf	8426	De drukke Vaart ZZ is gevaarlijk voor fietsers; er is onvoldoende ruimte, geen fietspad.	X						
Ooststellingwerf	8427	Oplaadpunten moeten in principe overal op openbare plaatsen kunnen, maar ik ben bang voor vandalisme en dan kost het alleen maar geld.			X		X		
Ooststellingwerf	8431	De vele schelpenpadjes rond het DFW zijn te smal. Je kunt lastig inhalen of naast elkaar fietsen. Graag wat breder.	X						
Ooststellingwerf	8431	In vind het belangrijk dat werkgevers het fietsgebruik stimuleren. Een mooi project is: fietsnaarwerk.nl (provincie Gelderland). Lid worden van de fietsersbond kan ik sterk aanbevelen (meldpunt).					X		
Ooststellingwerf	8431	Waar ik me aan erger, dat zijn de 'wielrenners' die in grote getale gebruik maken van de recreatieve fietspaden. Het is me al een paar keer overkomen, dat ik de berm in moest voor deze recreatieve 'wielrenners'. Laten zij ook verplicht worden om een fietsbel op de fiets te hebben. Soms levens gevaarlijk.					X		
Ooststellingwerf	8431	Men heeft vaak commentaar over hondenpoep, maar wij maken vaak mee dat de fietspaden erg vervuild zijn door paardenpoep.		X					
Ooststellingwerf	8431	N.a.v. 3.11. door (meestal) vandalisme verdwijnen er wel bordjes, graag zo neerhangen dat niemand erbij kan.			X		X		
Ooststellingwerf	8431	Veel fietspaden zijn te smal om elkaar te passeren.	X						
Ooststellingwerf	8432	Bij werkzaamheden, enz. duidelijker en eerder omlidingen melden. Soms lastig.			X		X		
Ooststellingwerf	8433	Onveilige situatie fietspad Haulerwijk (Leeksterweg): bij de Poeiz houdt het fietspad op, maar heel onduidelijk. S.v.p. fietspad van vd Meistraat naar scheidingweg doortrekken naar Vennootsweg en weg naar Roden.	X						
Ooststellingwerf	8433	Paaltjes op een fietspad en er naast dikke keien liggen voor een 3-wieler soms te dicht bij elkaar, moet minimaal 100 cm. zijn.	X						
Opsterland	8406	Fietspaden vaak te smal om te passeren.	X						
Opsterland	8407	Vaak wordt de voorrang van het fietspad langs provinciale of gemeentelijke weg onderbroken terwijl dat niet is toegestaan (zelfde status als de hoofdweg) en leidt tot onnodige gevaarlijke situaties.	X						
Opsterland	8408	Soms zijn bewegwijzeringsborden weggehaald of de andere richting uitgedraaid. Dit zou beter gecontroleerd moeten worden, heel vervelend voor fietsers die route volgen.			X				
Opsterland	8408	Lage haagjes langs fietspaden beschermen tegen vuil en trekwind van auto's en houden ergste wind tegen. Bijv. fietspad B'zwaag-Trijehoek. Misschien toepasbaar op meer plaatsen?	X				X		
Opsterland	9241	Sommige schelpenfietspadjes zijn zo smal dat het lastig/gevaarlijk is met tegenliggers.	X						
Opsterland	9241	De asfalt en andere paden in de bossen moeten (eerder) na de winter ontdaan worden van blad en naalden (gladheid!).	X						
Opsterland	9243	Meer afvalbakken langs de route!		X			X		
Opsterland	9243	Veel historische paden en (zand)wegen zijn in de 60-er jaren in de ruilverkavelingswoede verdwenen, probeer dat eens op provinciaal niveau te herstellen.					X		
Opsterland	9244	De fietsknooppunten kan ik zonder leesbril niet lezen.			X				X
Opsterland	9247	Heel vaak moet ik als fietser op een smalle 60 km weg rijden. Dat is erg opletten! Bovendien kan ik dan niet naast iemand rijden. Er moeten meer fietspaden komen! Mijn kids moeten ook over die gevaarlijke wegen!	X					X	
Opsterland	9249	Fietspaden te smal, kanten brokkelen af, slecht verlicht.	X	X					
Smallingerland	8497	Graag fietspad Drachten-Veenhoop-Goëngahuizen-Aldeboarn-Akkrum.					X		
Smallingerland	9201	Klinkerwegen slecht te berijden.	X						
Smallingerland	9201	Het is jammer dat elektrische fietsen zo duur zijn. Het zijn vaak oudere mensen die heel graag zo'n fiets willen aanschaffen, maar het niet kunnen betalen, dus blijft het er bij. Ik kan het niet betalen, zo'n fiets (AOW-inkomen).					X		X
Smallingerland	9202	In Friesland zijn niet overal fietspaden, voor scholieren gevaarlijk. Bijv. route Oudega-Drachten zeer gevaarlijk! In de winter worden fietspaden maar half meegeveegd (sneeuw), zeer gevaarlijk!	X	X				X	
Smallingerland	9202	A.u.b. iets ondernemen om fietsers er op te wijzen de hand uit te steken bij rotonde, links of rechts afslaan voorkomt misverstanden bij automobilisten e.d..					X		
Smallingerland	9202	Ontbreken van toiletten. Dit zou zeer makkelijk kunnen zijn.			X		X		
Smallingerland	9203	Grootste ergernis op de fietspaden is dat er paarden lopen en vaak overal paardenvijgen liggen.	X						
Smallingerland	9203	Straten in Drachten fietsvriendelijker maken. Gaten, hobbels en lelijke randen in Drachten. Provincie zou dit kunnen stimuleren/ondersteunen.		X					
Smallingerland	9204	Strenge controle op loslopende honden!				X			
Smallingerland	9212	In Drachten is een aantal fietspaden in de lengte betegeld, wat erg gevaarlijk is bij gladheid, m.n. in bochten. Dwars-betegeling is veel veiliger. Wat ik het meeste mis is een bewaakte fietsenstalling die open blijft t/m de laatste bus, óók op zaterdag en zondag.	X		X				
Smallingerland	9218	Graag fietspad langs Hegewei (Opeinde-Drachten v.v.). Levensgevaarlijk!!!	X				X		
Weststellingwerf	8471	Fietspaden meer op elkaar aansluiten. Heel Friesland rond zonder hele stukken over autoweg te moeten.	X				X		
Weststellingwerf	8471	Fietspaden te smal. Oude fietspad tussen Oldetrijne en Oldelamer in ere herstellen (zou ook heel fijn zijn voor wandelaars).	X	X			X		
Weststellingwerf	8471	Er zijn plaatsen waar fietsers op de rijweg moeten om de snelheid van autoverkeer te verlagen. Levensgevaarlijk!	X						
Weststellingwerf	8483	Provincie, gemeenten, staatsbosbeheer, bepaalde stukken kunnen beter onderhoud hebben, denk aan overhangende takken, braamstruiken en niet te vergeten, de Berenklaauw aan beide zijden, lekker om door de fietsen.		X					

gemeente	postcode	Opmerkingen Zuidwest	Inrichting	Beheer	Voorzieningen	Gedrag	Wens	kinderen	ouderen
Gaasterlân-Sleat	8561	Zou graag een fietspad langs het Slotermeer zien. Van Balk naar Wijckel.					X		
Gaasterlân-Sleat	8561	Naast de fietspaden zijn er veel B-wegen welke veel fietsers trekt, maar waar 80 km per uur gereden wordt. Dit moet naar max. 60 km. Dat geldt voor de hele provincie.				X			
Gaasterlân-Sleat	8561	Rustplaatsen. Banken plaatsen, met tegels vóór de banken en niet in de modder zitten met je voeten.			X				
Lemsterland	8531	Ik erger me blauw aan bellende fietsers. Zij zorgen regelmatig voor onveilige situaties. Mobieltes moeten aan alle bestuurders verboden worden.				X			
Lemsterland	8531	De gemeente Lemsterland doet weinig of helemaal niets aan de snelheden die hier worden gereden. Ik woon in een zijstraat van de Pluut en daar wordt niets aan veiligheid gedaan.				X			
Lemsterland	8538	Ik woon in een gebied met weinig fietspaden. Wij fietsen op de weg, dit kan de uitslag beïnvloeden.	X						
Nijefurd	8711	Ben nu nog niet met de fut. Een fietspad langs de Lange Leane is levensgevaarlijk, geen berm, veel wachtverkeer, bussen en campers.	X						
Nijefurd	8711	3.9. Veel fietspaden zijn te smal, wat bijv. bij het Brekkenpad onveilige situaties geeft. Een fietspad van Koudum naar It Heidenskip bij de Fluessen langs zou een goed idee zijn.	X						
Nijefurd	8721	Op de fiets heel gevaarlijk: Stavoren-Warms v.v., (middenweg en koeweg)!	X						
Nijefurd	8723	Wij hebben in Koudum al 2 oplaadpunten. Heb zelf nog geen elektrische fiets, nog wat te duur. Het is voor ons niet beter geworden voor de gewone fiets. Viaduct Galamadammen en Molkwerum bij de brug, daar klagen ze over, veel te hoog.	X						
Nijefurd	8723	Belangrijk nog meerdere fietspaden zoals Koudum-Galamadammen en Molkwerum-Stavoren.					X		
Nijefurd	8723	3.8. Als iemand afval weggooit komt er op die plaats meer bij door anderen. Er ligt ook afval langs de weg waar schoolkinderen langs fietsen, lege blikjes, lege snoepzakken.				X		X	
Nijefurd	8723	Bewegwijzering via routes complex en onduidelijk, ik wil zelf mijn route uitstippelen, a.d.h.v. borden naar plaatsen. Het oude systeem.			X		X		
Skarsterlân	8467	Het duurt te lang voordat geplande recreatieve fietspaden worden gerealiseerd. Wat meer actie zou een goede zaak zijn.					X		
Skarsterlân	8467	De fietsroute is voor schoolkinderen hier ook niet veilig.	X					X	
Skarsterlân	8501	Fietsen naar/van basisschool is zeer onveilig. Elke dag chaos bij scholen in Joure. Kleine kinderen lopen groot gevaar op hun fiets.	X					X	
Skarsterlân	8501	Er zijn steeds meer ouderen op de elektrische fietsen, ook van middelbare leeftijd, tijdens ziekte. Dus meerdere plaatsen voor oplaadpunten.			X		X		X
Skarsterlân	8501	Als we fietsen vind ik de losse steentjes niet fijn, want we fietsen met mijn zontje en ja, jongens die zijn ruig en glijden dan nog wel eens onderuit. PS Hij heeft bescherming.	X					X	
Skarsterlân	8501	Skarsterlân: oevers van de meren worden te weinig benut. De gemeente en ook de provincie benutten de oevers voor grootschalige recreatie-projecten. Uitgevoerd: Woudfennen vorige eeuw, nu plannen Langweerderwielen nabij A7, fietspad gaat deels verloren. Project Sintjohannesga is dankzij FNP afgeblazen. Met instemming van de provincie legt Skarsterlân fietspaden aan die levensgevaarlijk voor fietsende kinderen en ouderen zijn, aan weerskanten smalle berm, maar daarnaast brede sloten. Grootschalige projecten op enige afstand van de oevers van meren situeren, vanhier waterverbinding naar het betreffende meer.	X				X	X	X
Skarsterlân	8501	Onze grootste ergernis is het vuil (lege flesjes en blikjes) dat langs wegen en fietspaden wordt gedumpt.	X			X			
Skarsterlân	8521	Over het algemeen zijn de fietspaden te smal.	X						
Skarsterlân	8521	Oversteekplaatsen mogen wel wat veiliger (Scharsterbrug) en (Spannenburg), want de kinderen nemen toch de kortste route.	X					X	
Skarsterlân	8521	Het zou een aanbeveling zijn om borden bij de fietspaden te zetten met 'honden aan de lijn'. Mensen met een racefiets meer respect voor mede weggebruikers.			X	X			
Skarsterlân	8525	Weinig verlichting, daardoor onveilige situatie in wintermaanden.			X				
Sneek	8601	Meerdere fietspaden zijn te smal om met 2 naast elkaar te fietsen (sturen zijn vaak breed).	X						
Sneek	8602	Zorg er nu eens voor dat bij het treinstation voldoende plaats is om je fiets te parkeren, met bewaking. Je kan je fiets niet kwijt.			X		X		
Sneek	8603	Racefietsers hebben weinig begrip voor recreatiefietsers.					X		
Sneek	8604	Ik heb een elektrische fiets voor verdere afstanden en slecht weer + sportfiets. Ben niet in het bezit van een auto. Ik mis bij het station een bewaakte fietsenstalling, is broodnodig!			X		X		
Sneek	8604	Wij gaan het gehele jaar door Nederland met de fietsen mee en wel met de motorboot. Opmerking: het zijn 80% ouderen die we tegenkomen. Het enige bezwaar is dat de fietspaden vaak te smal zijn voor de passage. Op 1 moment van passeren kunnen de mensen amper gedag zeggen!	X						
Sneek	8605	Voor ons als ouderen wordt het steeds lastiger om een stukje te gaan fietsen. Denk aan de verhoogde bruggen, en aquaducten. De nieuwe bruggen zijn mooi, maar wel een flinke hindernis.	X						X
Sneek	8608	Ik heb een scootmobiel en wil graag dat er meer punten komen om mijn accu's op te laden.			X		X		X
Sneek	8608	De mentaliteit is volgens mij de grootste oorzaak i.v.m. de veiligheid en niet de fietspaden.				X			
Wymbritseradiel	8551	Hobbels en bobbels en losliggende straatstenen zijn grootste ergernis.			X				
Wymbritseradiel	8553	Meer fietspaden! 1. meer fietspaden in de natuur! Bijv. langs meren en plassen. 2. Dus ook langs rustige 80 km wegen. Het komt zeer vaak voor dat op rustige doorgaande (80 km) wegen auto's zeer frequent die 80 km overschrijden (sommigen rijden vaak 130 km per uur). Dit is een zeer gevaarlijke situatie voor de fietser.	X			X	X		
Wymbritseradiel	8617	Gescheiden fietspaden zijn een enorme verbetering, zoals onlangs aangelegd tussen Oudega-Gaastmeer.	v						
Wymbritseradiel	8625	Oversteekplaatsen goed beveiligd houden d.m.v. stoplichten of dergelijke. Kinderen en ouderen hebben hier veel baat bij. (pake en beppe)					X	X	X
Wymbritseradiel	8629	A) Hoe lang moeten we wachten op het fietspad van Roordahuizum langs De Zwette naar Scharnegoutum/Sneek? B) Prins Hendrikkade Sneek te gevaarlijk voor fietsers (te smal). Bedoeld om auto's af te remmen naar 30 km/u. Dit gaat ten koste van fietsers en er wordt te hard gereden. Ruimte voor fietsers onvoldoende terwijl er genoeg ruimte onbenut wordt gelaten en nergens voor dient. C) H. Martensdijk van Scharnegoutum naar IJsbrechtum. Geldt een snelheid van 60 km. Hier wordt te snel gereden. Wordt gebruikt als sluiptrouwe naar Sneek. Aangleg fiets-/voetgangerspad is m.i. meer dan noodzakelijk. Ook had de industrieterreinoergangsweg er nooit moeten komen. Veel zwaar verkeer hierdoor dwars door het dorp. Plan voor uitbreiding dat al klaar ligt, zou afgekeurd moeten worden. School en dorps huis brengen ook veel verkeersdrukte in de kom van het dorp. Industrie hoor je te plannen bij de weg Leeuwarden-Sneek. Ook de vestiging van de Poelisz trekt veel verkeer.	X			X	X		