



# *Basismethodiek* Monitoring snelfietsroutes

Definitief rapport

*Dirk Ligtermoet, 30 maart 2011*



■ □ □ LIGTERMOET  
■ □ □ & PARTNERS  
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a - 2810 AK Gouda  
T: +31(0)182 520870 - I: [www.ligpart.nl](http://www.ligpart.nl)



## ***Basismethodiek***

### **Monitoring snelfietsroutes**

## **Inhoudsopgave**

<b>1. Inleiding en samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>2. Wat wil je weten? Model van beleidseffectiviteit</b>	<b>6</b>
<b>3. Trajectdelen en het beperkte nut van tellingen</b>	<b>8</b>
<b>4. Inventarisatie van input en output van het stimuleringsbeleid</b>	<b>10</b>
<b>5. Meting van het infrastructurele fietsklimaat: meetfiets</b>	<b>11</b>
<b>6. Enquêteering van de doelgroep</b>	<b>14</b>
<b>7. Conclusie elementen in en kosten van de basismethodiek</b>	<b>17</b>
<b>Bijlage A: Suggesties voor trajectdelen en meetpunten per snelfietsroute</b>	<b>18</b>
<b>Bijlage B: Inschattingen van benodigde aantallen en vergelijking van methodes</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage C: Basis voor vragenlijsten bij fietsersenquête (voormeting en nameting)</b>	<b>21</b>



## 1. Inleiding en samenvatting

### *Doel en totstandkomingsproces*

Dit rapport beschrijft een *basismethodiek* voor de monitoring van effecten van 16 nieuwe snelfietsroutes. De basismethodiek is bedoeld als een (minimale) basis voor wat er bij alle projecten gemeten zou moeten worden. Enerzijds om te bereiken dat er per project werkelijk inzicht komt in effecten; anderzijds om vergelijking tussen en op-telling van de effecten van de 16 projecten mogelijk te maken.

De basismethodiek is in de eerste maanden van 2011 ontwikkeld, begeleid door een enkele leden van het Platform Fiets filevrij.<sup>1</sup> Eerst is een notitie gemaakt en besproken, waarin alle realistisch mogelijke (combinaties van) onderzoeksmethodes op een rij werden zetten en beoordeeld op baten ('evaluatiekwaliteit') en kosten. Ook een tweede, meer tot in de details van de basismethodiek uitgewerkte versie is als concept-rapport besproken met de begeleiders.

### *Structuur en samenvatting: de elementen van de basismethodiek*

Deze rapportage heeft een simpele structuur. Een onderbouwde beschrijving van wat de basismethodiek moet zijn, is de kern van het rapport. De basismethodiek bestaat uit drie elementen, die in drie hoofdstukken beschreven worden:

- in **hoofdstuk 4** de **beleidsinventarisatie**. Input en output van beleid gestructureerd inventariseren.
- In **hoofdstuk 5** de **meting van de infra-kwaliteit**. Meting van de kwaliteit van de infrastructuur, van de snelfietsroute (voormeting en nameting) met gebruikmaking van de meetfiets van de Fietsersbond.
- In **hoofdstuk 6** de **enquêtering van de doelgroep**. Enquêtes onder fietsers, onder gebruikers van de snelfietsroute, met zowel een voormeting als een nameting.

In het afsluitende **hoofdstuk 7** worden de drie elementen ook kort beschreven, met een prijsraming erbij.

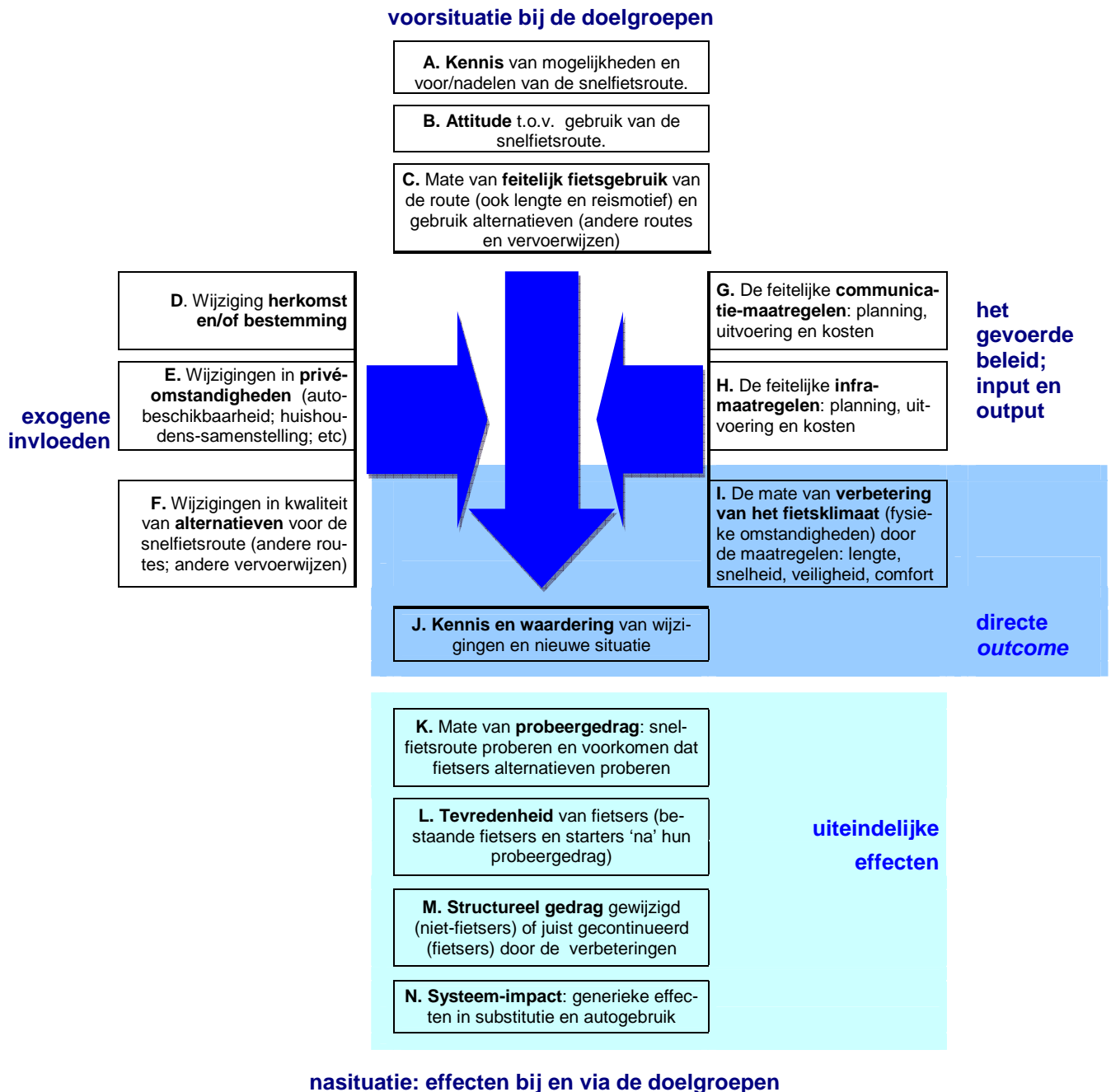
De drie elementen van de basismethodiek zijn ontleend aan een model van beleidseffectiviteit voor dit onderwerp. Een model dat laat zien welke informatie verkregen moet worden, welke vragen beantwoord moeten worden voor een goede monitoring en evaluatie. Dit model wordt in **hoofdstuk 2** gepresenteerd en toegelicht. Direct daarna is hoofdstuk 3 een overgangshoofdstuk naar de concrete methodiek-elementen van hfd 4-6. In dit **hoofdstuk 3** worden binnen de 16 snelfietsroutes onderscheidingen in **trajectdelen** gemaakt. Ook wordt beargumenteerd waarom **tellingen** van fietsers weinig zin hebben in evaluatief opzicht.

---

<sup>1</sup> Eveline Scheres, Otto van Boggelen, Wim Bot, Dick de Korte, Laurens van der Velde en Bert Zinn.

## 2. Wat wil je weten? Model van beleidseffectiviteit

Wat moet de monitoring/evaluatie opleveren? Vanuit vele invalshoeken is hierover gedacht. O.a. de ervaringen van MuConsult in de eerste tranche van 5 snelfietsroutes en de SUMO-methodiek hebben een rol gespeeld. Uiteindelijk is gekozen voor het navolgende model:



Bovenstaand model geeft in de vakjes A tm N 14 factoren (of clusters van factoren) die onderzocht moeten worden om een goed beeld te krijgen van de effectiviteit van snel-fietsroutes. Het model heeft als belangrijkste kenmerken:

- a) De centrale verticale lijn: denken & doen bij de doelgroep, in de voorsituatie (blok A-B-C) en in de nasituatie (blok J-K-L-M-N). Het gaat uiteindelijk over fietsgebruik, over fietsers, over mogelijke fietsers: mensen dus, een doelgroep – en hun denken en doen. Niet alleen dat ‘doen’, niet alleen het fietsgedrag vooraf en achteraf; van belang zijn ook kennis, attitudes, waarderingen en probeergedrag.
- b) Horizontaal: de invloeden op de doelgroep die tot meer of minder gebruik van de snelfietsroute leiden. Aan de ene kant de maatregelen van en rond de verbetering van de snelfietsroute (blok G-H-I). Dat is echter niet de enige invloedsfactor die de fietsers en potentiële fietsers zullen ervaren in de periode (vaak minstens enkele maanden) waarin de route verbeterd wordt en het gebruik gepromoot wordt. Tal van externe omstandigheden (en de eerste tranche snelfietsroutes heeft geleerd dat het er echt veel zijn en dat ze invloedrijk zijn) maken het gebruik van de snelfietsroute ook meer of minder realistisch. Zie blok D-E-F.
- c) Tweedeling in directe en indirecte effecten: Omdat het uiteindelijke (fiets)gedrag in de nasituatie door zoveel factoren beïnvloed wordt, is het van belang om specifiek in te zoomen op de meest concrete factor in beleidsresultaat en de eerste stap in mogelijke veranderingen bij de doelgroep: het donkerste blauwe vlak in het model dat we directe outcome noemen: aan de ene kant de feitelijke verbetering van de route (blok I); aan de andere kant gewijzigde inzichten of kennis bij de doelgroep (blok J).

Om deze 13 blokjes/factorenclusters goed in beeld te krijgen, is een combinatie van drie onderzoeksmethodes nodig:

- Blok G-H is een geval apart en evaluatief gezien ook nogal eenvoudig: het beleid inventariseren (zie hoofdstuk 4), zowel de infrastructurele als de communicatieve acties.
- Ook geheel losstaand van al het andere, is blok I: de directe *outcome* in termen van objectieve verbetering van het infrastructurele fietsklimaat. Te onderzoeken door een Fietsbalans-achtige methodiek te gebruiken, met toepassing van de meetfiets van de Fietsersbond (zie hoofdstuk 5).
- Alle overige blokken (A tm F en J tm N) gaan via enquetering van fietsers en/of mogelijke fietsers: de doelgroep bevragen op kennis, houding en gedrag in de voorsituatie en in de nasituatie – en ook op exogene veranderingen. Zie hoofdstuk 6.

### 3. Trajectdelen en het beperkte nut van tellingen

#### *Trajectdelen en meetpunten: criteria en voorstel*

De 16 snelfietsroutes zijn zelden één heldere rechte route tussen woonkern A en bestemmingsstad B. Dat maakt evalueren lastig:

- Vaststelling van de infra-verbetering (blok I in het schema hiervoor) vraagt helderheid over het totale routetraject dat beoordeeld moet worden. Immers: 2 kruisingen verkeersveilig maken telt anders op een route van 2 km of van 20 km. En sowieso: ‘Tot waar precies moeten we de wegdekkwaliteit meten?’
- Voor alle blokjes uit het model die enquêtering vragen: Bij welke herkomstbestemming (HB)-relatie behoort iemand tot de doelgroep en bij welke HB-relatie net niet meer? Wanneer fietst een fietsers de route – als hij er een kilometertje op zit, of als .....?

Als dan de snelfietsroute zo ongeveer een stedelijk netwerk is (Beneden-Merwederoorlog: een ‘dambord’) of in sterk stedelijk gebied vele alternatieve fietsroutes kent (trajectdeel Den Bosch-Rosmalen in de snelfietsroute Oss-Den Bosch, en nog veel meer voorbeelden) staat wel vast dat keuzes nodig zijn.

In bijlage A doen we voor elke snelfietsroute een suggestie. Een suggestie over hoeveel en welke trajectdelen onderscheiden zouden moeten worden en een suggestie over waar een (eventueel) meetpunt zou moeten liggen. Bij allebei gaat het om suggesties en niet meer dan dat, bedoeld om de betreffende regionale partijen een handvat te geven.

Wij komen uit op 6 keer 1 traject en 10 keer 2 trajectdelen. In benodigde inspanning voor de evaluatie is dit wel een stevige uitbreiding ten opzichte van het beeld van 16 enkelvoudige routes. Immers, per trajectdeel moeten onderzoekresultaten in ieder geval apart geanalyseerd en gerapporteerd worden.

Voor het onderscheiden van trajectdelen is vooral van belang of de snelfietsroute een dusdanige lengte heeft en/of dusdanige zijtakken, dat gefietste routes elkaar weinig zullen overlappen. Het gaat erom de trajecten apart te zetten die in de praktijk min of meer aparte delen zullen zijn, gezien route, gezien afstanden, gezien belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden. Eén trajectdeel zou zeker niet echt korter dan 5 km moeten zijn (dan raak je teveel het idee van interlokaal fietsverkeer kwijt en zijn er ook al snel erg veel alternatieven), maar ook niet echt langer dan 15 km. Een route van 15 tot 20 km tussen 2 grote kernen/steden, zal beter als meerdere trajectdelen kunnen worden beschouwd. Als er stevige woonlocaties tussen in liggen (en dat is vaak zo), zijn het in de praktijk waarschijnlijk 2 trajectdelen.

Naast de logica van HB-relaties, mag in het onderscheiden van trajectdelen zeker ook meespelen welke verbeteringen de route zal ondergaan. Als de werkzaamheden geheel of overwegend op een kort stukje geconcentreerd zitten, heeft het weinig zin om meerdere trajectdelen te onderscheiden. Bij Zaandam-Amsterdam is dat het geval. De subsidie wordt verstrekt voor puur de passage van de Coentunnel-corridor. Het moet dan dus gaan om de fietsers van Zaandam zuid tot Amsterdam CS, die dat punt passeren.



Daarmee zijn we bij de meetpunten. Meetpunten zijn, ook als er niet geteld wordt, om verschillende redenen relevant. Vooral als een punt waarop enquêtes aan fietsers uitgedeeld kunnen worden (zie hoofdstuk 5). Maar ook om een ijkpunt te hebben voor het beoordelen van welke HB-relaties relevant zijn e.d. Een meetpunt moet binnen het trajectdeel zoveel mogelijk fietsers raken, maar tegelijk wel zoveel mogelijk alleen de fietsers die je wilt bereiken, die de snelfietsroute een stevig deel gebruiken. Waar het project de realisatie van een nieuwe route omvat, zal het meetpunt in de voorsituatie moeten liggen op de route die dan nog door de meeste fietsers uit de doelgroep gebruikt wordt; de huidige route tussen herkomst en bestemming op het betreffende trajectdeel.

Ook dit wordt in Bijlage A uitgewerkt; met een onderbouwing van de keuze van 1 meetpunt per trajectdeel. Nogmaals: als suggesties, die vooral een manier van berekenen willen aanreiken.

### *Tellingen van weinig waarde*

Meetpunten – zijn dat dan de punten waar fietsers geteld gaan worden? Niet in deze basismethodiek; meetpunten zijn (zie hoofdstuk 6) vooral de locaties waar enquêtes/*flyers* uitgedeeld worden. Tellingen behoren namelijk niet tot de basismethodiek, omdat ze de effectiviteit niet goed kunnen meten. Want Fiets filevrij als concept heeft als belangrijke kenmerken:

- interlokaal fietsverkeer: de iets langere afstanden;
- niet alleen infrastructurele maatregelen maar ook promotie en andere *soft measures*;
- nadrukkelijk gericht op substitutie: de fiets in plaats van de auto;
- en dat dan gericht op woon-werk verkeer, op forenzen.

Deze kenmerken laten eigenlijk al voldoende zien dat fietsers-tellingen weinig waarde hebben in de monitoring van snelfietsroutes. Immers, die tellingen maken geen onderscheid in reismotieven, meten het directe effect van *soft measures* slecht en zeggen helemaal niets over voormalige reispatronen (voorheen de auto, of een andere fietsroute of de verplaatsing eerder niet gemaakt).

Daar komt nog bij dat tellingen ook bij langere meetperiodes vaak nog moeilijk verklaarbare schommelingen laten zien. En meer nog telt als minpunt dat een groot deel van de 16 nieuwe snelfietsroutes nogal complex is: meerdere takken; diverse relaties bedienend. Dat maakt tellen sowieso lastig. In de eerste tranche snelfietsroutes werd bij de tellingen gepoogd een soort cordon te vormen dat ook bijzondere aanrij-routes en alternatieve routes dekte. Dat bleek al bijna ondoenlijk; gezien de complexiteit van de routes in de tweede tranche vraagt dat een onmogelijk grote inspanning.

Tellingen zijn daarom geen deel van deze basismethodiek, maar tegelijk is het natuurlijk niet ‘verboden’ ze uit te voeren en zouden ze best wat extra informatie kunnen opleveren, op een simpele manier. De waarde zit voor een deel in het vastleggen van een ijkpunt: een absoluut getal waar procentuele enquête-resultaten aan gekoppeld kunnen worden. Dan zou 1 langdurige telling volstaan, om een gemiddelde etmaalintensiteit te vinden. Meer gericht op het vaststellen van effecten, zou handmatig tellen in de ochtendspits (6.30-9.00 uur bijv) verstandig zijn en daarbij dan alleen de volwassenen tellen die duidelijk niet aan een toertocht begonnen zijn.

## 4. Inventarisatie van input en output van stimuleringsbeleid

Goed inventariseren wat de input en output is van het gevoerde Fiets filevrij-beleid, is geen ingewikkelde zaak. Het moet echter wel gebeuren en tijdig gebeuren, als alles nog duidelijk is. We willen het volgende invulformulier hanteren – met voorbeeldsgewijs enige fictieve invulling:

Maatregel-groep	Maatregel-nummer	Omschrijving maatregel incl. aantallen en locatie-aanduiding	Kosten (en liefst ook ambtelijke tijdsbesteding)	Periode van uitvoering
A. Infrastructuur	A1			
	A2			
	A3	<i>13 drempels op de Burg. Janzenallee</i>	<i>1,3 mio</i>	<i>mei-aug 2012</i>
	A4	<i>1150 mtr rood asfalt, 3 m breed, op de Duinweg</i>	<i>1,1 mio en 2 manmaanden</i>	
	A5			
B. Informatie over werkzaamheden	B1			
	B2	<i>Huis-aan-huis folder in Barendrecht-Oost met data van werkzaamheden, 30.000 ex.</i>	<i>40.000</i>	<i>jan 2013</i>
	B3			
	B4			
C. Promotie en communicatie over kenmerken en nut van route en fietsen	C1			
	C2	<i>Informatiestand 2 dagen lang in 9 bedrijven in Eindhoven High Tech</i>	<i>5.000</i>	<i>mrt 2013</i>
	C3			
	C4			
	C5			
D. Overige maatregelen, samenwerking met bedrijven en monitoring	D1			
	D2			
	D3			

Per project kunnen er natuurlijk maatregel-rijen toegevoegd worden, wanneer nodig. De gegevens zijn van belang om een indicatie van de beleidsintensiteit te krijgen: ingrijpende of beperkte route-verbeteringen; intensieve of beperkte communicatie etc? Dat kan dan reliëf geven aan conclusies over wat er bij de doelgroepen aan effecten zichtbaar is.

## 5. Meting van het infrastructurele fietsklimaat: meet-fiets

Wat er nu echt en precies verbetert aan een snelfietsroute, doet terzake. Omdat fietsgebruik deels een afgeleide is van het infrastructurele fietsklimaat. En de eerste vijf snelfietsroutes lieten zien dat de feitelijke verbeteringen nogal van aard en impact kunnen verschillen – en sowieso ook dat voorgenomen maatregelen uitgesteld kunnen worden. Plus: de voorsituaties zijn sterk verschillend in infrastructureel fietsklimaat – soms kan er eenvoudig veel verbeterd worden; soms is de situatie nu al tamelijk goed.

Zo objectief mogen meten van de infrastructurele kwaliteit en kwaliteitsverbetering is daarom een kernpunt. Dat betekent: een voormeting en een nameting – en de verbetering uitdrukken als een relatief cijfer ten opzichte van de voorsituatie. Voor het objectief in beeld brengen van de infrastructuur-kwaliteit staat ons de methodiek van de Fietsbalans van de Fietsersbond ter beschikking, en dan specifiek de inzet van een meetfiets. In samenspraak met de Fietsersbond, en de ervaringen met de latere Routekeuring meewegend, is bekeken hoe op de meest eenvoudige manier hanteerbare objectieve gegevens via de meetfiets verkregen kunnen worden. In wat min of meer automatisch met de meetfiets gemeten wordt, heeft beknibbelen weinig zin. De vraag is vooral welke gegevens nodig zijn die niet uit de meetfiets-inzet ‘rollen’ en hoe die dan efficiënt verkregen kunnen worden.

Uiteindelijk is, mede redenerend vanuit de kosten, het volgende voorstel gemaakt.<sup>2</sup> In totaal worden 21 aspecten van het infrastructurele fietsklimaat onderscheiden. Het idee is dat de Fietsersbond de gegevens oplevert van de 8 factoren die via de meetfiets nauwkeurig gemeten kunnen worden, of via de ‘meeetfiets-video’. Een onderzoeksbureau dat in deze per trajectdeel en snelfietsroute nauw met de Fietsersbond moet gaan samenwerken, zorgt voor de andere 13 factoren:

---

<sup>2</sup> Vooral door Piet van der Linden (Fietsersbond) en Otto van Boggelen (Fietsberaad).

hoofdeis	aspect	Fietsersbond	(één) onderzoeksbureau	
		meten / observeren	desk / berekenen	opmerking
a. directheid	1. omrijdfactor: feitelijk tov hemelsbreed	meetfiets		
	2. gemiddelde snelheid (kruissnelheid 20 km/uur)	meetfiets		
	3. oponthoud drukke oversteken (I-auto > 8.000 mvt/etm)		obv I-auto (spitsuur) en oversteeklengte	wegbeheerder levert gegevens, van etmaal en van drukste spitsuur
	4. oponthoud VRI's		obv data VRI's	VRI-beheerder levert data, van drukste spitsuur
b. comfort (hinder)	1. infrahinder, achter elkaar door te smal		obv tekeningen + meetfietsvideo	wegbeheerder levert breedtes
	2. verkeershinder, achter elkaar door andere verkeersdeelnemers		obv intensiteiten, alleen bij gemengd profiel	mbv Fietsmaat-methode, wegbeheerder levert gegevens
	3. aantal keer snelheid < 10 km/uur	meetfiets		
	4. aantal keer stoppen		obv. a3 en a4	
	5. geen voorrangsrchten	meetfiets		
	6. afslaan per km	meetfiets		
	7. hoogteverschil		alleen bij 1-meting de veranderingen	mbv X-factor; wegbeheerder levert gegevens
c. comfort (wegdek)	1. trillingshinder	meetfiets		
d. aantrekkelijkheid	1. lawaai		obv I-auto (spitsuur) en gem. afstand tot gemotoriseerd verkeer	weg/VRI-beheerder levert data van drukste spitsuur (intensiteiten, dwarsprofiel)
	2. sociale veiligheid	weglengte met vrij zicht tov. wegvaklengte, obv meetfietsvideo		
e. veiligheid	1a. onveiligheid gemengd profiel		snelheid * I-auto	wegbeheerder levert data
	1b. onveiligheid (brom)fietspad		snelheid * I-brom/snorfiets	wegbeheerder levert data
	2. onveiligheid drukke kruispunten en oversteken		snelheid * I-auto	
	3. zicht in donker	aanwezigheid belijning of verlichting obv meetfietsvideo		
f. concurrentiepositie	1. snelheid auto tov fiets		obv. tomtom en a2	
	2. snelheid OV tov fiets		OV9292 en a2	
g. samenhang	1. bewegwijzering		uniformiteit en volledigheid bewegwijzering	wegbeheerder levert data

### *Overzicht van het werk en de kosten*

De infrakwaliteit zal voor elk trajectdeel apart gemeten moeten worden, dus:

- vooralsnog 26 trajectdelen en niet slechts 16 snelfietsroutes;
- zowel voormeting als nameting: per trajectdeel dus 2 keer;
- alle 52 metingen een samenwerking van Fietzersbond en een onderzoeksbureau, met ook een belangrijke rol voor wegbeheerders in het aanleveren van beschikbare data.

Waarbij het onderzoeksbureau ook, per meting, voor de samenvoeging van alle 21 factoren in totaalbeoordelingen en in 1 deelrapport(je) moet zorgen.

Per trajectdeel zullen de kosten van het Fietzersbond-werk voor voormeting en name-ting samen ca. € 5000 bedragen; per snelfietsroute dus € 5000 of € 10.000. De kortste trajectdelen zullen 1000 euro minder; de langste 1000 euro meer kosten. Daar komen dan de kosten van het onderzoeksbureau bij. De raming is dat alles tezamen maximaal ca. € 10.000 per trajectdeel (voormeting+nameting) zal kosten.

## 6. Enquêteering van de doelgroep

### *Lastige keuzes en daarom onderbouwd*

Enquêteren is de kern van de monitoring omdat alleen op deze wijze houding, kennis, gedrag en gedragsbeïnvloedende factoren gemeten kunnen worden.

Maar hoe te enquêteren? Mede omdat uiteindelijk de keuze wordt gemaakt voor een methode die op het eerste gezicht misschien niet de meest logische lijkt (de doelgroep van niet-fietsers die ook niet gaan fietsen na de voormeting, blijft buiten schot), beschrijven we de voor- en nadelen van de mogelijke methodes hier uitgebreid.

### *Fietsers-enquete boven bewoners- of werknemers-enquête*

We kunnen de gebruikers van de betreffende snelfietsroute bevragen. Door er te staan (en dan wellicht alleen vóór 9 uur op werkdagen en alleen volwassenen aansprekend) en aan fietsers *flyers* uit te delen met verwijzing naar een website voor online enquêteering: fietser-enquête. Dan worden forenzen die qua locaties en afstanden zouden kunnen fietsen maar dat in de voorsituatie noch nasituatie doen, gemist. Dat is een duidelijk nadeel. We kunnen ook de gehele doelgroep van huidige én potentiële fietsers ondervragen. Dat heeft nog wat varianten:

- Ofwel de bewoners nabij de route ofwel werknemers die nabij de route werken, bevragen. De doelgroep dus aan de herkomst-kant (bewoners-enquête) of aan de bestemming-kant (werknemers-enquête) selecteren en benaderen.
- Schriftelijk enquêteren/benaderen of bestaande *internet-panels* gebruiken.

Het grote voordeel van een steekproef onder alle (potentiële) gebruikers, op hun woonlocatie of op hun werklocatie, is dat op deze wijze alle forenzen die de fietsroute kunnen gebruiken heel systematisch en 'identiek' bevraagd worden.<sup>3</sup> De vraag is vooral hoe groot de steekproef van een schriftelijke enquête moet zijn om fietsers en mogelijke fietsers in voldoende mate te 'raken'? We hebben op verschillende manieren wat gerekend aan de benodigde aantallen. Zie bijlage B. Vier conclusies:

1. Een schriftelijke enquête die de gehele doelgroep van bestaande en potentiële fietsforenzen op middenafstanden in één richting moet dekken, vraagt een aanzienlijke steekproef: 5000 tot 7000 enquêtes per trajectdeel om 200-250 goede doelgroep-enquêtes te verkrijgen. Voldoende aantallen 'overstappers' (van auto op fiets) vinden, is bijna onmogelijk: de steekproef moet dan richting 100% gaan.
2. Een fietser-enquête zou, met stevig flyeren, richting 400 bruikbare enquêtes en daarmee 'enkele tientallen overstappers' kunnen gaan.

Gepoogd kan worden om, als men al geen flyer wil aannemen, wel direct te vragen of iemand van/naar het werk fiets, waar dat werk is, waar hij of zij woont etc.

---

<sup>3</sup> Als nadeel van een zodanige doelgroep-enquête zal snel gedacht worden aan de non-respons en de kans op een selectieve non-respons. Dat gevaar is ook zeker groot, maar toch ook weer niet groter dan bij een fietser-enquête. Recente doelgroep-enquêtes bij vergelijkbare fietsroute-projecten kwamen tot respons-percentages van 20% (Zoefroute), 30% (Delft) en 28% (Friesland). Voor het alternatief fietser-enquête realiseerde MuConsult in de eerste tranche snelfietsroutes een respons van 35% ten opzichte van het aantal uitgereikt flyers. Als 'geweigerde flyers' meegerekend zouden worden (en in de vergelijking met een schriftelijke doelgroep-enquête zou dat wel terecht zijn), zal dat nog heel wat lager zijn. Het is dus vooral een algemeen probleem....!

3. De grootste internet-panels zullen per trajectdeel niet veel meer dan 100 personen uit de nauwkeurige doelgroep (wonend in voedingsgebied, werkend op 5-15 km in de richting van de snelfietsroute) in een panel hebben. Die ook nog niet eens alle 100 mee zullen doen. Dat is dus geen zinvolle weg.
4. De vraag of een doelgroep-enquête aan de herkomst-kant (bewoners) of aan de bestemming-kant (werknemers bij hun werkgevers) moet worden gehouden, is gezien de vorige conclusies al minder relevant. Als een antwoord gegeven moet worden in de situatie van zeer grote aantallen benodigde enquêtes, is echter wel duidelijk dat dit veel gemakkelijker aan de woon-kant dan aan de werk-kant te realiseren is. NAW-bestanden zijn veel meer beschikbaar voor bewoners van een gebied dan voor werkenden in een gebied.

Een enquête onder de doelgroep van potentiële fietsforenzen heeft op het moment van voormeting ook een andere waarde dan monitoring. Je identificeert er immers kenmerken en overwegingen van die doelgroep mee, en zou daar de promotie-acties op kunnen richten. Als om deze reden een bewoners- of werknemers-enquête gewenst wordt, hoort dit echter thuis in het communicatieplan van het snelfietsrout-project; niet in de monitoring-methodiek.

Gegevens over kosten toevoegend aan wat hierboven over de benodigde aantallen van vier methoden is gevonden, geeft het volgende beeld:

<b>Overzicht kosten/baten van enquêteringmethode; aantallen en bedragen per trajectdeel</b>				
	Doelgroep-enquête			Fietsers- enquête
	Schriftelijke enquête/ benadering in voedingsgebied	Variant bestemming- gebied: werknemers bij hun werkgevers	Deelname internet-panel	
<i>Omvang</i>	5000-7000 enquêtes uitzetten	Nog moeilijker en duurder om voldoende enquêtes uit te kunnen zetten.	(...)	Aanname: 70% van de 1500 forens-fietsers aanvaardt flyer
<i>Resultaat</i>	200-250 bruikbare enquêtes	Zelfde grootte-orde, hoogstens	Niet veel meer dan 100 bruikbare enquêtes	400 bruikbare enquêtes mogelijk, <i>maar de blijvend niet-fietsers missend</i>
<i>Specificatie</i>	Te kleine aantallen om starters/substitutie te vinden			Alleen fietsers; afhakers plus degenen die in voor- en nasituatie niet fietsen worden gemist.
<i>Kosten in orde van grootte</i>	zeker 10.000 EUR	??(niet lager dan schriftelijk)	5.000 EUR	richting 10.000 EUR

De fietsers-enquête lijkt op bijna alle punten beter te scoren: grotere respons tegen lagere kosten. Met een duidelijk voordeel (wél voldoende overstappers naar de fiets te vinden) en een duidelijk nadeel (degenen die zowel in voorsituatie als nasituatie niet fietsen, worden gemist). Dat laatste lijkt echter geen al te groot probleem. Je kan namelijk ook zeggen dat niemand niet-fietsers is gebleven, vanwege de verbeteringen aan de route. De keuze om niet te fietsen zal andere redenen hebben dan de promotie en routeverbetering! Als je dus wel te weten komt welke twijfelende fietsers vanwege de

verbeteringen bleven fietsen en als je weet welke starters dat deden vanwege de verbeteringen, heb je alle mensen te pakken die samen het effect bepalen. Dat de ontwikkeling in het feitelijk aantal fietsers groter of kleiner zal zijn, door de autonome heen en weer bewegingen richting fiets en van de fiets af, is toch niet zo relevant? Een fietsers-enquête zuivert juist de door het beleid veroorzaakte effecten al relatief goed uit, te midden van alle exogene invloeden. Het is vervolgens wel zaak om binnen de groep starters die mensen te onderscheiden die vooral vanwege de promotie en infra-verbeteringen zijn gaan fietsen.

### ***Niet alleen nameting maar ook voormeting***

Eerst een voormeting en later een nameting uitvoeren, is de klassieke manier van doen in dit soort evaluaties. Je kijkt wat iemand vooraf doet en denkt en vindt en wat iemand achteraf, na uitvoering van de beleidsmaatregelen, doet en denkt en vindt. Er zijn echter wel 2 nuanceringen:

- We krijgen in principe in voormeting en nameting niet dezelfde personen in de analyse. Voor een deel of klein deel wel, maar in z'n algemeenheid niet. Mensen die aan de voormeting mee doen en een jaar of jaren later ook aan de nameting, kunnen wel geïdentificeerd worden, maar de meetresultaten kunnen nooit alleen op dit deel van een steekproef worden gebaseerd. Je ondervraagt dus in nameting vaak andere mensen dan in de voormeting. Dat maakt het allemaal wel wat minder simpel-strak dan het in eerste instantie lijkt.
- Twee metingen is bijna twee keer zo duur als alleen een nameting.

Alleen een nameting doen, heeft als belangrijkste nadeel dat je mensen vraagt wat ze een jaar eerder deden en vonden. Dat is onnauwkeurig; het geheugen zal steekjes en steken laten vallen. Aan de andere kant, je ondervraagt zo wel dezelfde persoon – en dat is qua nauwkeurigheid weer een pluspunt. Een combinatie van voormeting en nameting geeft ook bij de methodiek van fietsers-enquête wat meer kansen om iets te weten te komen over afhakers. Je kan de voormeting-groep vragen of bij de nameting direct een enquête-link gemaild mag worden. Als ze dan inmiddels niet meer fietsen en nog wel de vragenlijst willen invullen, heb je een 'afhaker' te pakken. Algemener: zoveel mogelijk in de nameting dezelfde personen pogen te vangen als in de voormeting, maakt het dubbel meten veel sterker.

Twee metingen doen heeft dus wel wat voordelen, maar beperkt – en het kost ook wat meer. De begeleidingsgroep kiest er voor om in deze basismethodiek uit te gaan van de klassieke werkwijze, met in principe even grote (en dure) voormeting en nameting. Daarbij zal het dan zaak zijn om zoveel mogelijk voormeting-participanten ook in de nameting te krijgen, om de waarde van die dubbele meting te optimaliseren.

### ***Conclusie***

Gekozen wordt voor de methode fietsers-enquête (op het meetpunt van elk traject-deel *flyers* uitdelen die verwijzen naar een online vragenlijst) boven bewoners- of werknemers-enquêtes. Omdat het nadeel (niet-fietsers worden gemist) kleiner is dan de voordelen (goedkoper en grotere respons). En dat met een voormeting en nameting. In Bijlage C wordt de kern van vragenlijsten voor deze voor- en nameting weergegeven.



## 7. Conclusie: elementen in en kosten van de basismethodiek

Het model van effectiviteit van snelfietsroutes op pagina 6 geeft aan welke 14 clusters van factoren gemeten moeten worden. Deze 14 blokjes worden gedekt door de combinatie van 3 onderzoeksmethodes; de 3 elementen in de basismethodiek:

- Inventarisatie van input en output van het stimuleringsbeleid (Blok G-H in het model): Gestructureerd inventariseren, via een formulier. Kosten beperkt; invulling van het formulier, zoals in hoofdstuk 4 weergegeven, door de projectorganisatie zelf ligt voor de hand.
- Meting van het infrastructurele fietsklimaat (Blok I in het model): Voor- en nameting van elk trajectdeel afzonderlijk, waarbij de Fietsersbond via de meetfiets 8 factoren meet en een onderzoeksbureau, gebruikmakend van gegevens van wegbeheerders, daar 13 factoren een toevoegt en het samenbrengt in totaalbeoordelingen. Raming is dat dit tezamen maximaal ca. € 10.000 per trajectdeel (voormeting+nameting) zal kosten.
- Enquêtering van fietsers (Blok A tm F en J tm N in het model): Op het meetpunt van elk trajectdeel *flyers* uitdelen die verwijzen naar een online vragenlijst, zowel in voormeting als nameting. Zoveel mogelijk al bij het uitdelen de doelgroep benaderen: volwassenen op spijstijden. Meer dan enkele spijstperiodes uitdelen en zo pogen te komen tot 1000 uitgedeelde *flyers*. Grootte-orde van de kosten: zeker € 10.000 EUR per trajectdeel. Zie voor een basis-vragenlijst bijlage C.

Daar komt nog een andersoortig vierde element bij:

- Enquêtering van fietsers (Blok A tm F en J tm N in het model): Gecombineerde analyse van de resultaten van de 3 elementen van de basismethodiek – en vervaardiging van een evaluatierapport per trajectdeel of snelfietsroute. Wellicht is het vaak handig dat een onderzoeksbureau dat de fietsers-enquête uitvoert, ook de overall-analyse doet. Kosten wellicht in de orde van € 5.000 per trajectdeel.

Uitvoering van deze basismethodiek zal dus per trajectdeel ca. € 25.000 externe kosten geven – en dus per snelfietsroute 25.000 à 50.000 euro.

## Bijlage A: Suggesties voor trajectdelen en meetpunten per snelfietsroute

snelfietsroute	trajectdelen	meetpunt
1. Zaandam Amsterdam	Zaandam-zuid – AmsterdamCS. Eén traject, want werk zit puur rond Coentunnel	Nu Verlengde Stellingweg; straks net andere kant van de snelweg, nabij Noorder IJ-Plas.
2. Den Haag Rotterdam	a. vanaf Pijnacker (en zuidelijker) ri Den Haag	west van A4, nabij Vlietbrug (want middenroute verre meeste werkzaamheden)
	b. vanaf Rodenrijs (en noordelijker) ri Rotterdam	zuidelijk van Rodenrijs, dicht op bebouwing Schiebroek
3. Rotterdam - Dordrecht	a. vanaf Barendrecht naar Rotterdam	direct boven Barendrecht en A15
	b. vanaf Zwijndrecht/ Dordrecht naar Barendrecht en noordelijker	direct boven Zwijndrecht (net boven Munnikensteeg)
4. Houten en Nieuwegein – Utrecht Lage Weide en Papendorp	Houten – UtrechtWest. Eén traject want zijtakken Nieuwegein en Papendorp weinig verbetering; kernpunt Plofsluis.	Net ten zuiden van Plofsluis omdat je daar nu niet kanaal over kunt en dat iets noordelijker moet doen.
5. Houten - Bilthoven	a. Houten – Utrecht De Uithof	Tussen Houten en Bunnik, gezien verbeteringen; precieser tussen Achterdijk en A12.
	b. Bilthoven – Utrecht De Uithof	Zuidkant De Bilt nabij N237 (grootste verbeteringen daar)
6. Ede-Veenendaal <i>[2 bijna losse routes !!]</i>	a. Ede (centrum) –Veenendaal-DeBatterijen	West van Ede/ Kievitsmeent; net west van Kade.
	b. Ede (centrum) – Veenendaal (centrum)	Net ten zuiden van A12
7. Haarlem – Amsterdam West	Haarlem- Amsterdam West; één traject ; verbeteringen vooral Haarlem-Halfweg	Nabij A9 (evt. brug in Halfweg, maar dan mis je veel Haarlemse fietsers)
8. Nijkerk – Amersfoort - Leusden	a. Leusden-Noord – Amersfoort De Hoef	lokale fietsers liever niet: kruising A28 bij Leusden-Noord, net oost van fietstunnel
	b. Nijkerk – Amersfoort De Hoef	lokale fietsers liever niet: kruising A28 bij Vat-horst
9. Oss - DenBosch	a. Rosmalen-Oss	net west van Nuland (aannee meeste fietsers ri. DenBosch)
	b. Rosmalen – Den Bosch centrum	nog onbebouwde deel net oost van A2 (met huidige route via Tivoliweg)
10. Valkenswaard – Eindhoven High Tech	Eén trajectdeel, Valkenswaard - Eindhoven High Tech	onder Waalre; voormeting sowieso N69 vlak boven Valkenswaard maar misschien ook Heikantstraat net boven V.
11. Venlo - TradeportWest en Sevenum	a. Venlo - Tradeport West via noordroute	Venloseweg tussen A76 en Raaieind
	b. Venlo - Tradeport West via zuidroute	Newtonweg bij A73
12. Zevenaar - Arnhem	Eén trajectdeel, want 2 delen zouden te kort zijn (2 x 5 km); wel twee richtingen wellicht	relatie Westervoort-Zevenaar meenemen en dus meten tussen Westervoort en Duiven: Parallelweg net west van Horsterstraat
13. Beuningen - Nijmegen <i>[helemaal 2 losse routes !!]</i>	a. Ewijk - Nijmegen centrum	Van Heemstraweg net west van Weurt
	b. Beuningen - Nijmegen zuid	vanwege onduidelijk route voorsituatie elder: kanaalbrug in Neerbossheweg
14. Eindhoven - Helmond	Eén trajectdeel van 13 km (niet als 2 delen vanuit Nuenen zien)	drukste kant (west van Nuenen), waar Wolvendijk bij A270 komt (oude en nieuwe route hier nabij)
15. Papendrecht - Dordrecht <i>[een raster van routes?!?!] ri. Dordrecht te weinig verbetering</i>	a. Sliedrecht centrum - Papendrecht noord	Oostpad (voor-sit.) en nieuwe fietspad zuidelijk daarvan (na-sit.) vlakbij Matenasche Scheidkade
	b. Alblasserdam Noord - Papendrecht Merwedeburg N3	Burg. Keyzerweg net buiten Papendrecht
16. Nijverdal - Enschede	a. Borne - Hengelo	Viaduct A1 (Busbaan-kant), want daar voor-sit. zelfde route
	b. Hengelo - Enschede	Elsbeekweg tussen Broeierdweg en Kettingbrugweg

## Bijlage B: Inschattingen van benodigde aantallen en vergelijking van methodes

Eerst is gekeken naar de omvang van een gemiddeld voedingsgebied, uitgaande van het aantal onderscheiden trajectdelen (bijlage A). We komen uit op gemiddeld ca. 60.000 inwoners aan de woonkant, aan de herkomstkant dus van de verwachte overheersende fietsrichting. Op twee manieren hebben we gepoogd vandaar tot een gemiddeld aantal relevante forenzen/mensen te komen.

Ten eerste: Vanuit MON-cijfers is gerekend naar de aantallen relevante bewoners van een specifieke woonlocatie:

	fiets	autobestuurder	overig	totaal
<i>verplaatsingen per persoon per dag voor woon-werk verkeer op afstand van 5 tot 15 km</i>	0,039	0,092	0,026	0,158
<i>omgerekend van 7 weekdagen naar 5 werkdagen</i>	0,055	0,129	0,037	0,221
<i>niet heen en terug, maar de helft, om mensen in plaats van verplaatsingen te vinden</i>	0,028	0,064	0,018	0,110
<i>correctie van de aantallen naar 'de fietsmaanden' (8 vd 12)</i>	0,041	0,053	0,016	0,110
<i>specifiek de forenzen in de hoofdrichting vanuit de woonlocatie (40%)</i>	0,017	0,021	0,006	0,044
<i>absoluut aantal verplaatsingen en dus mensen/forenzen bij doelgroep-woonlocatie van 60.000 inwoners</i>				<b>2648</b>

Ten tweede: Gerekend vanuit de feitelijke aantallen inwoners van de woonlocaties en de gebruikelijke fietsaandelen:

<i>gemiddeld aantal inwoners van de woonkernen aan snelfietsroute; het voedingsgebied voor bestemmingen op 5-15 km</i>	63.636
<i>gemiddeld aantal fietsers woon-werk 5-15 km op fietswerkdag</i>	2.634
<i>Percentage in de hoofdrichting</i>	907
<i>idem auto-bestuurder</i>	1.165
<i>idem overige vervoerwijzen</i>	345
<i>Samen</i>	<b>2.417</b>
<i>samen tov bevolking</i>	4%

Beide berekeningen komen op hetzelfde neer: Bij een woon-voedingsgebied van 60.000 mensen, is de forenzen-doelgroep (fietsers en mogelijke fietsers) van de snelfietsroute ca. **2500** mensen.

Op een derde manier wordt dat cijfer ook gerelateerd aan het aantal werkenden:

inwoners woonkernen aan route op 5-15 km	63.636
werkzamen / fte (0,39 en daar nacht vanaf: 0,35)	22.273
op 5-15 km: 31% volgens MON	6.905
hoofdrichting 37%	<b>2.377</b>

Grofweg per trajectdeel 2500 doelgroepers op 22.000 werkenden en 60.000 inwoners. Ook heel grof kan gesproken worden van 1 werkende per gemiddeld huishouden. Conclusies dan:

- Als we per trajectdeel 250 goede enquêtes willen hebben (zijnde dus 10% van de totale doelgroep; een respectabel deel) en de respons is 30% binnen de steekproefselectie werkenden, moeten er 6-7000 enquêtes onder werkenden worden uitgezet. Uitgaande van '1 keer raak per huishouden', kan je ook denken aan het simpelweg op adresniveau selecteren van 6-7000 huishoudens.
- Als je ook veel substitutie in de steekproef wilt hebben, veel overstappers van auto naar fiets, worden de aantallen beduidend hoger. Want stel dat er 10% fietsers bij komt, dan zijn dat er feitelijk per trajectdeel al niet veel meer dan 100. Als je van die 100 mensen enkele tientallen (30 ?) in de steekproef wilt hebben, zoek je dus netto 30% respons; op 22.000 werkenden is dat een netto-respons van 7.000 werkenden-enquêtes en bij 30% respons een bruto-steekproef van 20.000 werkenden.... Allemaal dus gewoon.... Onhaalbaar!

#### *Fietsers-enquête*

Dezelfde cijfers hanterend: 1.000 fietsende forenzen per dag op die snelfietsroute in de hoofdrichting en nog eens 500 in de tegenrichting. Stel eens dat je door herhaald te flyeren uiteindelijk 70% van deze doelgroep een flyer kunt geven en dat 40% daarna de enquête invult: 400 fietsers waarin dan misschien wel 40 nieuwe fietsers zitten.

#### *Of internet-panel?*

Scoort deelname aan een bestaand internet-panel beter dan een schriftelijke enquête onder de doelgroep? De grootste internet-panels hebben liefst 100.000 tot 150.000 deelnemers. In aandeel van de totale volwassen bevolking van Nederland zal het om 1 tot 2% gaan. En wellicht om het dubbele -2 tot 4%- als het gaat om de specificatie die wij zoeken, werkenden. Vanuit de bovenkant redenerend, 4% van de werkenden, mag dan verwacht worden dat ook 4% van de meest nauwkeurige doelgroep in een panel mee doet. In bijlage B berekenen we dat die doelgroep per trajectdeel in de orde van 2500 mensen ligt. Dan zitten er 100 in een panel; die ook nog niet eens alle 100 mee zullen doen.

## Bijlage C: Basis voor vragenlijsten bij fietser-enquête (voormeting en nameting)

Bij het samenstellen van deze vragenlijsten is in sterke mate gebruik gemaakt van de vragenlijsten die MuConsult maakte voor de eerste tranche snelfietsroutes, specifiek de tweede nameting *Vragenlijst "Met de fiets minder files"*. Gepoogd is de kern van die vragenlijst te behouden, maar de lengte wel sterk in te perken, vooral door minder nauwkeurig en meer in algemene termen te vragen naar de mate van vervoerwijze-verandering.

### Basis-vragenlijst VOORMETING

*In het kader van de aanleg van de snelfietsroute [naam invullen] willen we u een aantal vragen stellen over de redenen van gebruik. Met de aanleg van deze route willen we forensen een alternatief bieden om sneller met de fiets op het werk te komen. Doelen hierbij zijn het verbeteren van de bereikbaarheid, het verminderen van parkeeroverlast en het verbeteren van de gezondheid van mens en milieu.*

*Deze enquête wordt voorafgaand aan de aanleg én na realisatie van de snelfietsroute uitgezet. Deze vragenlijst kunt u anoniem invullen en duurt ongeveer 5 minuten. Hartelijk bedankt voor uw medewerking.  
[naam afzender, plaats en datum]*

### **BLOK A: HUIDIG FIETS(ROUTE)GEBRUIK**

#### **A1. Welk vervoermiddel gebruikt u het meest om naar het werk te gaan?**

- a) fiets
- b) elektrische fiets
- c) lig fiets
- d) auto (als bestuurder)
- e) auto (als passagier)
- f) brom- of snorfiets/scooter
- g) trein
- h) bus/tram/metro
- i) anders namelijk.....

#### **A.2 Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van (een deel van) deze fietsroute voor woon-werkritten?**

- a) 4 dagen per week of vaker
- b) 1-3 dagen per week
- c) 1-3 dagen per maand
- d) 6-11 dagen per jaar
- e) 1-5 dagen per jaar
- f) Nooit, ik fiets hier (soms of vaak) voor andere reismotieven

#### **A.3 Maakt u (ook) gebruik van deze fietsroute voor andere reismotieven dan woon/werkverplaatsingen? Meerdere antwoorden mogelijk.**

- a) recreatief (ontspanning)
- b) om naar school te gaan
- c) om naar de winkel te gaan
- d) om familie/vrienden te bezoeken
- e) om naar een sportclub te gaan
- f) nee, ik fiets hier alleen voor woon/werkverplaatsingen

**A.4 Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van (een deel van) deze fietsroute voor andere motieven dan woon/werkverplaatsingen?**

- a) 4 dagen per week of vaker
- b) 1-3 dagen per week
- c) 1-3 dagen per maand
- d) 6-11 dagen per jaar
- e) 1-5 dagen per jaar
- f) Nooit, ik fiets hier alleen voor woon/werkverplaatsingen

**A.5 Hoeveel dagen per week werkt u?**

- a) 4 of meer dagen per week
- b) 2 of 3 dagen per week
- c) 1 dag per week of minder
- d) Anders, namelijk

**A.6 Werkt u altijd op een vaste locatie?**

- a) Ja, altijd
- b) Ja, meestal
- c) Wisselend
- d) Nee, steeds verschillend

**A.7 Wat is de fietsafstand van huis naar werk (enkele reis)?**

Ongeveer [xx] kilometer (*alleen gehele getallen toegestaan, groter dan 0, kleiner dan 50*)

**A.8 Wat is de belangrijkste reden waarom u (soms) voor een ander vervoermiddel dan de fiets kiest?**

- a) Slecht weer
- b) Het feit dat de auto beschikbaar is
- c) Omdat het sneller is dan op de fiets
- d) Vanwege bagage
- e) Vanwege het reisgezelschap
- f) Vanwege het reismoment (bijvoorbeeld 's avonds onveilig gevoel)
- g) Vanwege een vervolgreis (bijvoorbeeld zakelijke reis)
- h) Anders, namelijk ...

**A9: Wat zou voor u een overweging zijn om wel/meer te gaan fietsen.**

- a) Als de route verbeterd wordt
- b) Als er betere vergoeding komt
- c) Voor mijn gezondheid
- d) Om bij te dragen aan een beter milieu
- e) Als ik mijn auto niet meer dicht bij het werk kan parkeren.

## **BLOK B: KWALITEIT VAN DE FIETSRROUTE**

**B.1 Welk rapportcijfer (van 1=uiterst slecht tot 10=uiterst goed) geeft u aan de volgende kenmerken van de fietsroute?**

<i>Directe/rechtstreekse route</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Vlak wegdek</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Afwatering van het wegdek (vorming van plassen)</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Vertraging door verkeerslichten</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Vertraging door kruispunten zonder verkeerslichten</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Verlichting van de route</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Verkeersveiligheid van de route</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Sociale veiligheid op de route</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Bewegwijzering van de route</i>	[..] + weet niet / nvt
<i>Aantrekkelijkheid van de omgeving</i>	[..] + weet niet / nvt

**B.2 Hoe snel gaat, van deur tot deur, het fietsen naar het werk via de fietsroute [naam invullen] in vergelijking met andere mogelijkheden? [geef een kruisje per kolom]**

	Met de <b>auto</b> naar het werk	Met <b>openbaar vervoer</b> naar het werk	Fietsen over de beste <b>alternatieve fietsroute</b>
Fietsen is veel sneller			
Fietsen is iets sneller			
Het verschilt weinig tot niks			
Fietsen is iets langzamer			
Fietsen is veel langzamer			
Weet ik niet			

**B.3 Weet u welke verbeteringen er komen op de fietsroute [naam invullen]?**

- Ik heb een goed beeld van wat er gaat gebeuren.
- Ik heb er wel iets van gehoord of gelezen, maar alleen heel globaal; weet niet precies wat ze gaan doen
- Nee, daar weet ik weinig tot niets van.

**B.4 Heeft u gezien dat in de media aandacht is besteed aan deze snelfietsroute?**

**Meerdere antwoorden mogelijk.**

- a) Ja, via de krant (lokaal of regionaal)
- b) Ja, via huis-aan-huisblad
- c) Ja via de lokale/regionale radio/TV
- d) Anders nl.....
- e) Nee > ga verder naar vraag B.6.

**B.5 Wat vindt u van de aandacht voor de fietsroute in de media?**

- a) Zeer positief
- b) Positief
- c) Neutraal
- d) Negatief
- e) Zeer negatief

**B.6 Heeft uw werkgever aandacht aan de fietsroute besteed? Meerdere antwoorden mogelijk.**

- a) Bericht via internet
- b) Bericht het personeelsblad
- c) Bericht via social media
- d) Bericht via communicatie campagne om fietsen te stimuleren.
- e) Anders, namelijk.....
- f) Nee.

**B.7 Heeft uw werkgever een fietsplan?**

- a) Ja
- b) Nee
- c) Weet niet
- d) Weet niet wat een fietsplan is

**B.8 Vergoedt uw werkgever fietskilometers voor woon-werkritten?**

- a) Ja, namelijk....cent per kilometer
- b) Nee
- c) Weet niet

**BLOK C: ACHTERGRONDVRAGEN**

Tenslotte hebben we nog een aantal vragen over uzelf en uw huishouden. Deze gegevens zijn onder andere nodig om de representativiteit van het onderzoek te kunnen vaststellen.

**C.1 Bent u:**

- a) Man
- b) Vrouw



**C.2 Wat is uw leeftijd?**

- a) Jonger dan 18 jaar
- b) 18 t/m 29 jaar
- c) 30 t/m 39 jaar
- d) 40 t/m 49 jaar
- e) 50 t/m 59 jaar
- f) 60 t/m 69 jaar
- g) 70 jaar of ouder

**C.3 Wat is de viercijferige postcode van uw woonadres?**

[xxxx]

(alleen gehele getallen,  $\geq 1000$ )

**C.4 Heeft u een rijbewijs?**

- a) Ja
- b) Nee

**C.5 Wat is de hoogste opleiding die u hebt voltooid?**

- a) Basisonderwijs of Lager onderwijs
- b) Lager beroepsonderwijs of VGLO, LAVO, MAVO, MULO
- c) Middelbaar beroepsonderwijs of HAVO, Atheneum, Gymnasium, MMS, HBS
- d) Hoger beroepsonderwijs of Universiteit
- e) Anders

**C.6 Zou u misschien mee willen werken aan een vergelijkbare enquête over ....@@ jaar/maanden, als de verbeteringen aan de route uitgevoerd zijn?**

- a) Ja, ik wil dan wel een vragenlijst ontvangen, via dit mail-adres: .....
- b) Nee; dat wil ik niet.

## Basis-vragenlijst NAMETING

*In het kader van de onlangs gerealiseerde snelfietsroute [naam invullen] willen we u een aantal vragen stellen over de redenen van gebruik. Met de deze snelle fietsroute willen we forensen een alternatief bieden om sneller met de fiets op het werk te komen. Doelen hierbij zijn het verbeteren van de bereikbaarheid, het verminderen van parkeeroverlast en het verbeteren van de gezondheid van mens en milieu.*

*Deze vragenlijst kunt u anoniem invullen en duurt ongeveer 10 minuten. Hartelijk bedankt voor uw medewerking.*

*[naam afzender, plaats en datum]*

**VOORAFGAAND: Heeft u voorafgaand aan de aanleg van deze route in [maand en jaargetal invullen] ook deze enquête ingevuld?**

- a) Ja
- b) Nee
- c) Weet niet meer

### **BLOK A: HUIDIG FIETS(ROUTE)GEBRUIK**

**A1. Welk vervoermiddel gebruikt u het meest om naar het werk te gaan?**

- a) fiets
- b) elektrische fiets
- c) lig fiets
- d) auto (als bestuurder)
- e) auto (als passagier)
- f) brom- of snorfiets/scooter
- g) trein
- h) bus/tram/metro
- i) anders namelijk.....

**A.2 Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van (een deel van) deze fietsroute voor woon-werkritten?**

- a) 4 dagen per week of vaker
- b) 1-3 dagen per week
- c) 1-3 dagen per maand
- d) 6-11 dagen per jaar
- e) 1-5 dagen per jaar
- f) Nooit, ik fiets hier alleen voor andere motieven

**A.3 Maakt u gebruik van deze fietsroute voor andere reismotieven dan woon/werkverplaatsingen? Meerdere antwoorden mogelijk.**

- a) recreatief (ontspanning)
- b) om naar school te gaan
- c) om naar de winkel te gaan
- d) om familie/vrienden te bezoeken
- e) om naar een sportclub te gaan
- f) Nooit, ik fiets hier alleen voor woon/werkverplaatsingen

**A.4 Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van deze fietsroute voor andere motieven dan woon/werkverplaatsingen?**

- a) 4 dagen per week of vaker
- b) 1-3 dagen per week
- c) 1-3 dagen per maand
- d) 6-11 dagen per jaar
- e) 1-5 dagen per jaar
- f) Nooit, ik fiets hier alleen voor woon/werkverplaatsingen

**A.5 Hoeveel dagen per week werkt u?**

- a) 4 of meer dagen per week
- b) 2 of 3 dagen per week
- c) 1 dag per week of minder
- d) Anders, namelijk

**A.6 Werkt u altijd op een vaste locatie?**

- a) Ja, altijd
- b) Ja, meestal
- c) Wisselend
- d) Nee, steeds verschillend

**A.7 Wat is de fietsafstand van huis naar werk (enkele reis)?**

- Ongeveer [xx] kilometer

*(alleen gehele getallen toegestaan, groter dan 0, kleiner dan 50)*

**A.8 Wat is de belangrijkste reden waarom u (soms) voor een ander vervoermiddel dan de fiets kiest?**

- a) Slecht weer
- b) Het feit dat de auto beschikbaar is
- c) Omdat het sneller is dan op de fiets
- d) Vanwege bagage
- e) Vanwege het reisgezelschap
- f) Vanwege het reismoment (bijvoorbeeld 's avonds onveilig gevoel)
- g) Vanwege een vervolgreis (bijvoorbeeld zakelijke reis)
- h) Anders, namelijk ...

**A9: Wat zou voor u een overweging zijn om wel/meer te gaan fietsen.**

- a) Verbeteringen op de route
- b) Als er betere vergoeding komt
- c) Voor mijn gezondheid
- d) Om bij te dragen aan een beter milieu
- e) Als ik mijn auto niet meer dicht bij het werk kan parkeren.

**BLOK B: VERANDERINGEN OP DE FIETSRUTE**

**B.1 Weet u wat de verbeteringen zijn op de fietsroute [naam invullen]?**

- a) Ik heb een goed beeld van wat er is gebeurd.
- b) Ik heb er wel iets van gehoord of gelezen, maar alleen heel globaal; ik weet niet precies wat er is verbeterd.
- c) Nee, daar weet ik weinig tot niets van > **ga verder met blok C.**

**B.2 Welk rapportcijfer (van 1=uiterst slecht tot 10=uiterst goed) geeft u aan de volgende kenmerken van de fietsroute?**

Het eerste cijfer heeft betrekking op de situatie van twee jaar geleden, het tweede cijfer op de huidige situatie. Indien u het niet weet of de vraag niet van toepassing is, vul dan een 0 in.

	<b>Voorheen</b>	<b>Huidige situatie</b>
<i>Directe/rechtstreekse route</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Vlakheid van het wegdek</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Afwatering van het wegdek (vorming van plassen)</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Vertraging bij verkeerslichten</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Vertraging bij kruispunten zonder verkeerslichten</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Verlichting van de route</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Verkeersveiligheid van de route</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Sociale veiligheid op de route</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Bewegwijzering van de route</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt
<i>Aantrekkelijkheid van de omgeving</i>	[..] + weet niet / nvt	[..] + weet niet / nvt

**B.3 Hoe snel gaat, van deur tot deur, het fietsen naar het werk via de fietsroute [naam invullen] in vergelijking met andere mogelijkheden? [geef een kruisje per kolom]**

	Met de <b>auto</b> naar het werk	Met <b>openbaar vervoer</b> naar het werk	Fietsen over de beste <b>alternatieve fietsroute</b>
Fietsen is veel sneller			
Fietsen is iets sneller			
Het verschilt weinig tot niks			
Fietsen is iets langzamer			
Fietsen is veel langzamer			
Weet ik niet			

**B.4 Heeft u gezien dat in de media aandacht is besteed aan deze snelfietsroute? Meerdere antwoorden mogelijk**

- Ja, via de krant (lokaal of regionaal)
- Ja, via huis-aan-huisblad
- Ja via de lokale/regionale radio/TV
- Anders nl.....
- Nee > **ga verder met vraag B.9.**

**B.5 Wat vindt u van de aandacht voor de fietsroute in de media?**

- a) Zeer positief
- b) Positief
- c) Neutraal
- d) Negatief
- e) Zeer negatief

**B.6 Welke invloed heeft de aandacht voor de fietsroute in de media op het gebruik van uw fiets gehad?**

- a) Ik ben vaker over de fietsroute gaan fietsen
- b) Ik ben vaker gaan fietsen, maar niet speciaal op de fietsroute
- c) Ik ben minder vaak over de fietsroute gaan fietsen
- d) Ik ben minder vaak gaan fietsen, maar niet speciaal op de fietsroute
- e) De aandacht in de media hebben mijn fietsgebruik niet veranderd

**B.7 Bent u voldoende geïnformeerd over de werkzaamheden aan de route en de overlast (opgebroken stuk; omleiding; ...) die dit zou geven?**

- a) Ja, voldoende
- b) Beetje /redelijk
- c) Nee, echt onvoldoende geïnformeerd.

**B.8 Hebben de werkzaamheden invloed gehad op de frequentie van fietsen?**

- a) Ja ik ben minder gaan fietsen
- b) Ja ik heb sindsdien niet meer gefietst]
- c) Nee ik ben gewoon blijven fietsen
- d) Nee ik fietst niet naar mijn werk.

**B.9 Heeft uw werkgever aandacht aan de fietsroute besteed? Meerdere antwoorden mogelijk.**

- g) Bericht via internet
- h) Bericht het personeelsblad
- i) Bericht via social media
- j) Bericht via communicatie campagne om fietsen te stimuleren.
- k) Anders, namelijk.....
- l) Nee.

**B.10 Heeft uw werkgever in de afgelopen tijd het fietsen naar het werk gestimuleerd? (meerdere antwoorden mogelijk)**

- a) Ja, er zijn fietsvoorzieningen aangelegd of verbeterd (bijvoorbeeld: overdekte fietsenstalling, douche/kleedruimte, wegenkaart met fietsroutes opgehangen)
- b) Ja, er is een vergoeding vanuit het werk voor reizen met de fiets gekomen of verbeterd
- c) Ja, de wettelijke of fiscale mogelijkheden van vergoeding van fietskosten zijn onder de aandacht gebracht
- d) Ja, anders, nl.....
- e) Nee, de werkgever heeft het fietsen naar het werk niet gestimuleerd > **ga verder naar blok C.**

**B.11 Welke invloed heeft deze stimulans voor fietsen door uw werkgever op het gebruik van uw fiets?**

- a) Ik ben vaker over de fietsroute gaan fietsen
- b) Ik ben vaker gaan fietsen, maar niet speciaal op de fietsroute
- c) Ik ben minder vaak over de fietsroute gaan fietsen
- d) Ik ben minder vaak gaan fietsen, maar niet speciaal op de fietsroute
- e) De stimulans van mijn werkgever voor fietsen heeft mijn fietsgebruik niet veranderd

**BLOK C: VERANDERINGEN IN FIETSGEBRUIK EN FIETSRUTE**

**C.1 Maakte u vóór @@...@@ al gebruik van (een deel van) deze fietsroute?**

- a) Ja, (ook) voor woon-werk verkeer
- b) Ja, maar alleen voor andere motieven dan woon-werk verplaatsingen
- c) Nee

**C.2 Is de frequentie waarmee u gebruik maakt van deze fietsroute voor woon/werk verplaatsingen veranderd in de afgelopen @@..2..@@ jaar?**

- a) Ik ben voor woon-werk ritten een nieuwe gebruiker op de route
- b) Ik ben voor woon-werk ritten meer gebruik gaan maken van deze fietsroute route > **ga verder met vraag C.4**
- c) Ik ben minder vaak gebruik gaan maken van deze fietsroute voor woon-werk ritten > **ga verder met vraag C.5**
- d) Ik maak nog even vaak gebruik van deze fietsroute voor woon-werk ritten > **ga verder met vraag C.7**
- e) Ik gebruikte en gebruik de fietsroute niet voor woon-werk ritten > **ga verder met Blok D**

**C.3 Hoe zeer is uw keuze voor fietsen naar het werk definitief?**

- a) Ik probeer het nu (soms), maar denk niet dat ik het zal blijven doen
- b) Ik probeer het nu (soms) en zal het waarschijnlijk wel blijven doen
- c) Ik probeer tegenwoordig zo vaak mogelijk naar mijn werk te fietsen
- d) Ik weet het echt nog niet.

**C.4 Welke vervoermiddelen gebruikte u voorheen en nu dus niet meer of minder? (meerdere antwoorden mogelijk)**

- a) Auto als bestuurder
- b) Auto als passagier
- c) Trein
- d) Bus/Tram/Metro
- e) Bromfiets of scooter
- f) Anders
- g) Geen, ik ben alleen vaker gaan fietsen

**C.5 Waarom bent u (vaker) gaan fietsen? [meerdere antwoorden mogelijk]**

- a) Andere baan
- b) Verhuizing
- c) De auto is weggedaan
- d) Vanwege files op de weg
- e) Autorijden is me te duur geworden (brandstof/parkeren)
- f) Openbaar vervoer verslechterde voor mij
- g) De verbeteringen aan de fietsroute
- h) De communicatie over de fietsroute en de promotie van fietsgebruik
- i) Lichaamsbeweging
- j) Flexibiliteit/zelf kunnen bepalen wanneer je vertrekt
- k) De voorzieningen bij mijn werkgever zijn verbeterd (fietsenstalling, douches, kleedruimte)
- l) Mijn werkgever stimuleert het gebruik van de fiets naar het werk
- m) Anders, namelijk.....

===> ga naar vraag C.9

**C.6 U bent minder vaak gaan fietsen dan voorheen. Wat is hiervoor de reden?**

- a) Andere baan
- b) Verhuizing
- c) Ik heb nu een auto
- d) Openbaar vervoer heeft toch mijn voorkeur
- e) Werkzaamheden aan de route
- f) Anders nl: .....

===> ga naar vraag C.9

**C.7 U fietst deze route al veel langer voor uw woon-werk verkeer. Heeft u de afgelopen 1-2 jaar @@@ nog getwijfeld over wel of niet doorgaan met fietsen naar het werk?**

- a) Ja, echt getwijfeld
- b) Nee, niet of bijna niet getwijfeld. > ga verder met vraag C.9

**C.8 U twijfelde maar bleef toch fietsen. Speelden de maatregelen die rond deze fietsroute genomen zijn daarbij een rol?**

- a) Ja, ik ben mede door de verbeteringen aan de route blijven fietsen
- b) Ja, ik ben mede door de promotie van fietsen naar je werk, en de communicatie over de baten van fietsen, blijven fietsen
- c) Zowel de verbeteringen aan de route als de promotie van fietsgebruik hebben meegespeeld
- d) Nee, dat ik toch bleef fietsen had weinig tot niets met dit fietsbeleid te maken.

**C.9 Welke aanpassingen zijn u opgevallen op uw fietsroute [pas het rijtje aan waar nodig] (meerdere antwoorden mogelijk)**

- a) Fietsstrook vervangen door vrijliggend fietspad
- b) Fietspad verbreed
- c) Wegdek vlak gemaakt
- d) Route is korter of meer direct geworden
- e) Verharding (klinkers, asfalt e.d.) vervangen
- f) Verlichting aangebracht of verbeterd
- g) Verkeerslichten veranderd: eerder op groen, langer op groen, helemaal uitgezet
- h) Voorrang voor fietsers veranderd: nu meer of juist minder voorrang
- i) Bewegwijzering aangebracht of verbeterd
- j) Anders, namelijk.....
- k) Ik heb geen aanpassingen gezien

**BLOK D: ACHTERGRONDVRAGEN**

Tenslotte hebben we nog een aantal vragen over uzelf en uw huishouden. Deze gegevens zijn onder andere nodig om de representativiteit van het onderzoek te kunnen vaststellen.

**D.1 Bent u:**

- a) Man
- b) Vrouw

**D.2 Wat is uw leeftijd?**

- a) Jonger dan 18 jaar
- b) 18 t/m 29 jaar
- c) 30 t/m 39 jaar
- d) 40 t/m 49 jaar
- e) 50 t/m 59 jaar
- f) 60 t/m 69 jaar
- g) 70 jaar of ouder

**D.3 Wat is de viercijferige postcode van uw woonadres?**

[xxxx] (alleen gehele getallen,  $\geq 1000$ )

**D.4 Heeft u een rijbewijs?**

- a) Ja
- b) Nee

**D.5 Wat is de hoogste opleiding die u hebt voltooid?**

- a) Basisonderwijs of Lager onderwijs
- b) Lager beroepsonderwijs of VGLO, LAVO, MAVO, MULO
- c) Middelbaar beroepsonderwijs of HAVO, Atheneum, Gymnasium, MMS, HBS
- d) Hoger beroepsonderwijs of Universiteit
- e) Anders