



---

# Rapport resultaten enquête fietsgebruik in Fryslân

---

december 2005





# Voorwoord

---

In juli ontvingen 4000 willekeurig geselecteerde huishoudens in Fryslân een enquête over fietsgebruik. Het college van Gedeputeerde Staten wilde namelijk weten wanneer en waarom inwoners wel of geen gebruik maken van de fiets en welke wensen en behoeften zij ten aanzien van fietsvoorzieningen hebben. Nu presenteer ik met enige trots de resultaten en conclusies van dit onderzoek. Ruim 46 % van de benaderde inwoners heeft de moeite genomen de vragenlijst in te vullen en terug te sturen. Dat is een geweldige respons! Bij dezen spreek ik dan ook mijn dank uit richting deze mensen. Uw reacties hebben, zoals u in deze rapportage kunt lezen, waardevolle informatie opgeleverd voor ons provinciale fietsbeleid.

Als u in de tussentijd blijft fietsen, dan zorgen wij voor de juiste voorzieningen!



T. Baas  
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer





# Aanleiding

---

Op 20 april 2005 is de Nota voor het fietsverkeer 'Fryslân Fytslân' vastgesteld door Provinciale Staten. Eén van de actiepunten in deze nota richt zich op monitoring van de doelstellingen. De primaire beleidsdoelstelling is: 'In 2015 is de fiets in Fryslân als dagelijks vervoermiddel geaccepteerd als een volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 kilometer en zijn recreatieve fietsmogelijkheden beter bekend, aantrekkelijker en uitgebreider.' Subdoelen zijn het behoud van het huidige aandeel fietsverkeer op afstanden tot 7,5 kilometer en toename op de afstand tot 15 kilometer.

In het jaar 2005 is gestart met het actief tellen van fietsintensiteiten op de als fietssnelwegen aangemerkte fietsroutes van zowel gemeenten als provincie. Deze gegevens geven inzicht in het concrete gebruik van de fiets. Door herhaling op een later tijdstip ontstaat een beeld van het al dan niet groeien van het fietsgebruik. Ook kunnen de tellingen aanleiding geven tot heroverweging van een bepaalde fietsroute van fietssnelweg tot uitsluitend hoofd-fietsroute.

De provincie heeft daarnaast informatie nodig over de plaats van de fiets ten opzichte van vooral de auto. Verder is er behoefte aan inzicht in de wensen en behoeften die mensen ten aanzien van fietsvoorzieningen hebben. Op deze wijze kan uiteindelijk bepaald worden welke maatregelen nodig zijn om het fietsgebruik te stimuleren. Voor het verkrijgen van dit inzicht is gebruik gemaakt van het middel schriftelijke enquête. De respons op de enquête was bijzonder hoog, namelijk 46%<sup>1</sup>.



---

<sup>1</sup> De gemiddelde respons bij vergelijkbare enquêtes is ongeveer 25%



---

Hierna wordt ingegaan op een aantal van de gestelde vragen.

***Algemeen fietsgebruik:***

- Vraag: hoe vaak wordt de fiets gebruikt en voor welke doelen? De antwoorden geven inzicht in de mate van gebruik van de fiets en waarvoor, bijvoorbeeld woon-werkverkeer, recreatief, etc.
- Vraag: worden fietspaden gebruikt om te skaten of te skeeleren? Door middel van deze vraag is getracht inzicht te verkrijgen in deze vorm van medegebruik. Voor het skaten / skeeleren is ruimte nodig. Veel medegebruik kan van belang zijn voor het bepalen van de breedte van fietspaden en de te bieden verhardingskwaliteit.
- Vraag: wat acht men een acceptabele fietsafstand tot bushalte, station of carpoolplaats? Tegenwoordig worden veel buslijnen over doorgaande wegen geleid. Beleidsmatig is de keten 'fiets - openbaar vervoer - fiets' vanuit milieuoogpunt het aantrekkelijkst. De antwoorden geven inzicht in wat mensen nog acceptabel vinden als fietsafstand in deze keten.

***Recreatief fietsgebruik:***

- Vraag: wat vindt u van de kwaliteit van recreatieve fietspaden en zijn er voldoende? De antwoorden geven inzicht in de maatregelen die nodig zijn om de waardering en het gebruik van recreatieve paden te verbeteren. Er is een prioritering te geven aan of kwaliteitsverbetering, of uitbreiding van het recreatieve net.
- Er zijn enige vragen gesteld over voorzieningen zoals bewegwijzering, rust- en picknickplaatsen en de beleving ten aanzien van drukte en de aanwezigheid van zwerfvuil. De antwoorden zijn bepalend voor de te nemen maatregelen.

***Fietsgebruik voor woon-werkverkeer:***

- Vraag: met welk vervoermiddel gaat u meestal naar uw werk en met welk ander vervoermiddel ook wel eens? De antwoorden geven inzicht in de mate waarin de fiets of een ander vervoermiddel wordt gebruikt.
  - Vraag: wat is de afstand tussen wonen en werken en wat zijn de belangrijkste redenen om zelden of nooit met de fiets naar het werk te gaan. Deze vragen geven inzicht in de argumenten van mensen om vooral op de kansrijke fietsafstand tot 10 kilometer niet voor de fiets te kiezen. Met die antwoorden zijn maatregelen te bepalen die het fietsgebruik positief kunnen beïnvloeden.





# Onderzoeksopzet

---

# Onderzoeksopzet

Begin juli 2005 is er een schriftelijke enquête verspreid onder 4.000 willekeurige huishoudens in Fryslân. Deze adressen zijn verkregen door middel van een a-selecte steekproef.

### ***Onderzoeksgroep***

De enquête is gericht op de volwassen Friese bevolking en daarom geadresseerd aan één niet nader gedefinieerde persoon van tenminste 18 jaar oud per huishouden. Als algemene personalia is er gevraagd naar geslacht, leeftijd en postcode.

### ***Meetinstrumenten en procedure***

Er is in het programma Teleform een vragenlijst ontworpen bestaande uit 20 vragen (zie bijlage 1). De vragen hebben betrekking op drie deelgebieden, te weten: algemeen fietsgebruik, recreatief fietsgebruik en fietsgebruik voor woon- werkverkeer. De vragen over het deelgebied recreatief fietsgebruik worden niet beantwoord door mensen die aangegeven nooit recreatief te fietsen. De vragen over het deelgebied woon- werkverkeer worden niet beantwoord door mensen die geen werk hebben.

De enquêteformulieren zijn verzonden met een aanbiedingsbrief, een provinciale pen en een portovrije retourenveloppe.

### ***Analyse***

De enquêteformulieren zijn met het programma Teleform digitaal verwerkt. Voor de analyse van de uitkomsten is gebruik gemaakt van het statistische verwerkingsprogramma SPSS.

Het onderzoek richt zich op de totaaluitkomsten voor de provincie. Ook is er een onderscheid gemaakt naar geslacht en leeftijd. Het geslacht en de leeftijd van de respondenten komen overeen met de bevolkingssamenstelling, waardoor er geen weging heeft plaatsgevonden. Deze uitkomsten zijn getoetst op statistische representativiteit met als uitgangspunt een betrouwbaarheidsmarge van 95%. Uitkomsten die niet binnen de betrouwbaarheidsmarge vallen zijn slechts indicatief. Hier dient voorzichtig mee omgegaan te worden. In de tekst worden enkel significante verschillen beschreven.

---





---

De ruwe leeftijdsdata zijn ingedeeld naar de volgende leeftijdsgroepen:

- 18 t/m 40 jaar;
- 41 t/m 64 jaar;
- 65 jaar en ouder.

Op basis van de ruwe postcodedata is een indeling gemaakt naar gemeente en vervolgens naar regio, zoals hieronder aangegeven.

**Regio-indeling:**

**gemeenten:**

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

Onderscheid naar regio valt buiten de onderzoeksvraag en is slechts uitgevoerd ter indicatie voor eventueel nader onderzoek. In de resultaatbeschrijving en in de tabellenbijlage zijn enkel voor het deelgebied 'algemeen fietsgebruik' regionale uitkomsten gebruikt. De deelgroepen zijn namelijk te klein voor statistische representativiteit.

**Resultaten**

De enquête is ingevuld door 1825 respondenten, hiervan is 47% man en 53% vrouw. Van de respondenten valt 27% in de leeftijdscategorie 18 t/m 40 jaar, 49% in de leeftijdscategorie 41 t/m 64 jaar en 24% in de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder.

In de hierna vermelde uitgebreide resultaatbeschrijving worden alleen de significante verschillen vermeld.

In het als bijlage 2 toegevoegde tabellenboek zijn alle resultaten in tabelvorm opgenomen waarbij de significante verschillen vet gedrukt zijn.

De overige resultaten geven enkel een indicatie.

---

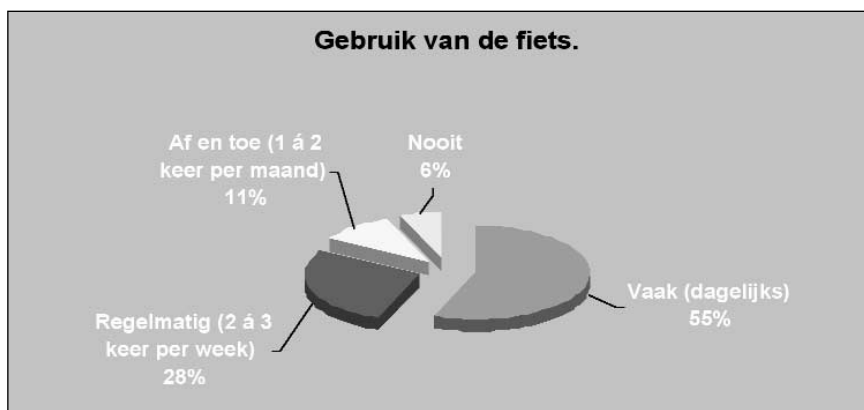


# Resultaatbeschrijving

## Algemeen fietsgebruik

### Gebruik van de fiets

Gevraagd is aan te geven hoe frequent de fiets wordt gebruikt.



Ruim 83% van de respondenten gebruikt de fiets als vervoermiddel dagelijks dan wel regelmatig (2 à 3 keer per week). Vrouwen geven iets vaker dan mannen aan de fiets dagelijks te gebruiken. Een kleine 6% van de respondenten gebruikt de fiets nooit.

Tevens is gevraagd voor welke doeleinden de fiets gebruikt wordt. Ongeveer driekwart van de respondenten geeft aan de fiets te gebruiken als vrijetijdsbesteding / ter ontspanning en voor het doen van boodschappen. Ruim de helft geeft aan de fiets te gebruiken voor het bezoeken van familie / vrienden en voor het bezoeken van allerhande voorzieningen.

Vrouwen geven vaker dan mannen aan de fiets dagelijks te gebruiken. Ook gebruiken vrouwen de fiets relatief meer dan mannen voor het doen van boodschappen, bezoek aan familie / vrienden en het naar school brengen / halen van kinderen. Mannen gebruiken de fiets wat vaker dan vrouwen als vrijetijdsbesteding / ontspanning.

In de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder wordt relatief het meest (12%) aangegeven de fiets nooit te gebruiken. Respondenten uit de jongste leeftijdscategorie (18 t/m 40 jaar) gebruiken de



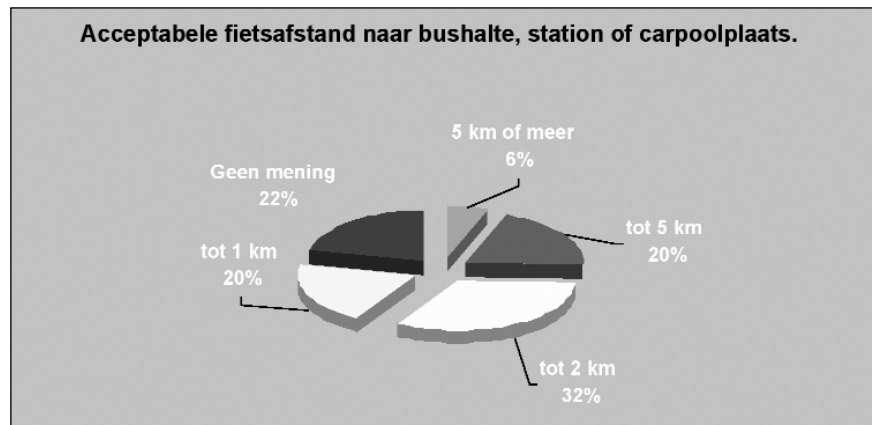


fiets minder dan gemiddeld als vrijetijdsbesteding / ter ontspanning. In verhouding met de oudere leeftijdsgroepen gebruiken 18 tot en met 40 jarigen de fiets relatief vaker voor het bezoeken van uitgaansgelegenheden en voor het naar school brengen / halen van kinderen.

In Centraal Fryslân wordt de fiets meer dan gemiddeld gebruikt voor woon-werk verkeer. In Noordoost Fryslân wordt de fiets relatief weinig gebruikt voor het bezoeken van uitgaansgelegenheden.

### **Acceptabele afstand tot bushalte, station of carpoolplaats**

Gevraagd is aan te geven wat voor de respondent een acceptabele afstand is tot bushalte, station of carpoolplaats.



Een kleine 20% van de respondenten vindt een afstand tot 5 kilometer acceptabel. Er vanuit gaande dat mensen die een lange afstand acceptabel vinden, ook een kortere afstand acceptabel zullen vinden, is een fietsafstand tot 2 kilometer voor 59% van de respondenten acceptabel en een afstand van tot 1 kilometer voor 78% acceptabel. Nog geen 6% van de respondenten geeft aan een afstand van meer dan 5 km acceptabel te vinden en 22% heeft geen mening. Er zijn geen significante verschillen naar sekse, leeftijd en regio.

### **Oordeel verkeersveiligheid van fietspaden**

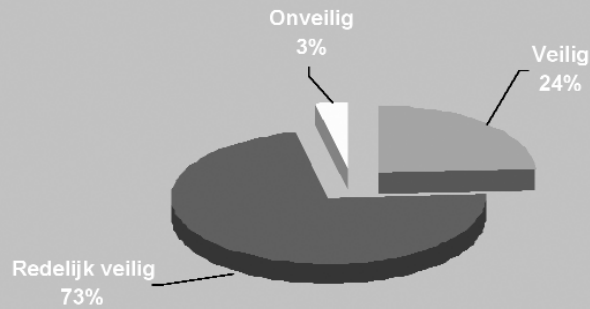
Gevraagd is een oordeel te geven over de verkeersveiligheid van de fietspaden in het algemeen.







### Oordeel verkeersveiligheid van fietspaden in het algemeen.

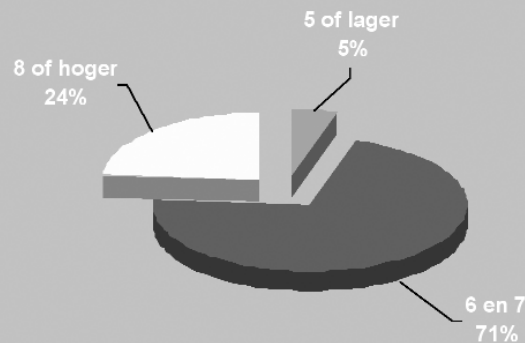


Slechts 3% van de respondenten beoordeelt de fietspaden als 'onveilig'. Ruim 70% van de respondenten beoordeelt deze als 'redelijk veilig' en bijna een kwart als 'veilig'. Een vergelijking naar sekse, leeftijd en regio laat geen significante verschillen zien.

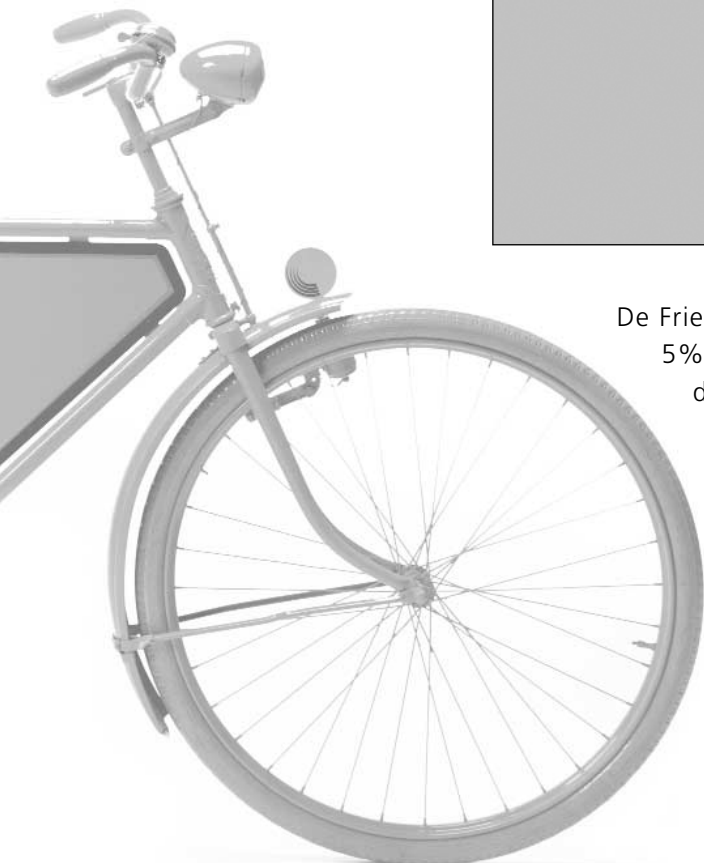
### Oordeel kwaliteit van de fietspaden

Gevraagd is de kwaliteit van de fietspaden te beoordelen door middel van een rapportcijfer van 1 tot 10.

### Gemiddeld rapportcijfer kwaliteit fietspaden.



De Friese fietspaden krijgen gemiddeld een 7.0. Slechts 5% van de respondenten beoordeelt de kwaliteit van de fietspaden met een onvoldoende (5 of lager). Kijkend naar sekse, leeftijd en regio zijn er geen significante verschillen waarneembaar.

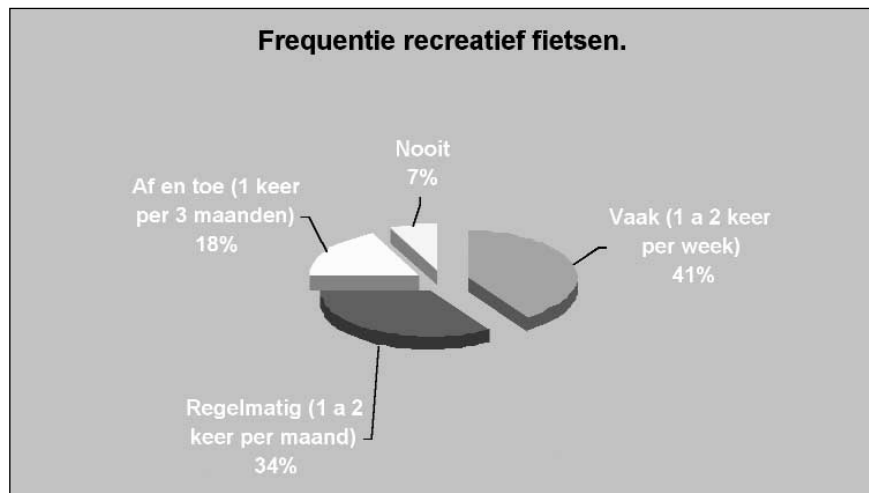




---

### **De fiets voor recreatief gebruik**

In het onderzoek is gevraagd of de respondent de fiets gebruikt voor recreatieve ritten en zo ja: hoe frequent?



Driekwart van de respondenten geeft aan vaak (1 á 2 keer per week) dan wel regelmatig (1 á 2 keer per maand) recreatief te fietsen. Slechts 7% geeft aan dit nooit te doen. Mannen geven relatief vaker aan dan vrouwen 'vaak' recreatief te fietsen. De uitkomsten laten verder zien dat naarmate de leeftijd toeneemt er meer recreatief gefietst wordt. De steekproef aantallen per regio zijn te klein voor statistische representativiteit, daarom worden regionale verschillen buiten beschouwing gelaten.

De volgende uitkomsten hebben betrekking op de respondenten die de fiets gebruiken voor recreatieve ritten:

#### **Tijdsduur van recreatieve ritten**

Indien de respondent de fiets voor recreatieve ritten gebruikt, is gevraagd aan te geven hoe lang deze ritten gemiddeld duren. Voor de meeste respondenten (69%) geldt dat een rit gemiddeld 1 tot 3 uren duurt. Voor bijna een vijfde van de respondenten is dit minder dan 1 uur en 13% geeft aan dat een rit gemiddeld meer dan 3 uren duurt.

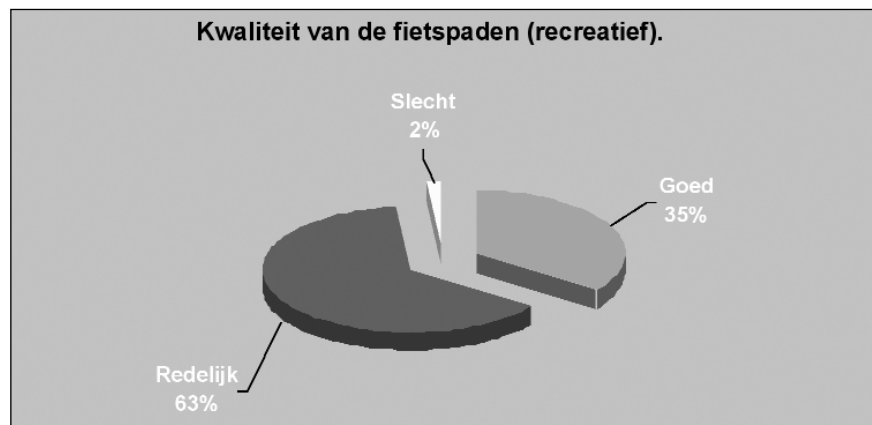




In de jongste leeftijdscategorie (18 t/m 40 jaar) duren de recreatieve ritten gemiddeld het kortst. Het aantal respondenten dat aangeeft gemiddeld langer dan 3 uren te fietsen is bij de oudste leeftijdsgroep (65+) het hoogst. Vergelijking tussen de mate waarin recreatief gefietst wordt en de gemiddelde tijdsduur van de ritten laat zien: hoe vaker men recreatief fietst, hoe langer de gemiddelde ritduur. Uitkomsten naar sekse tonen geen significante verschillen.

### **Kwaliteit van de fietspaden**

Bij Algemeen fietsgebruik is alle respondenten gevraagd, door middel van een rapportcijfer, een oordeel te geven over de kwaliteit van de fietspaden in het algemeen. Aan recreatieve fietsers is gevraagd een oordeel te geven over de kwaliteit van de fietspaden door te kiezen uit goed, redelijk of slecht.



Volgens de recreatieve fietser is het met de kwaliteit van de Friese fietspaden redelijk (63%) tot goed (35%) gesteld. Slechts 2% geeft aan de fietspaden van slechte kwaliteit te vinden. Er zijn geen significante verschillen in de waardering tussen sekse, leeftijd en de mate waarin er recreatief gefietst wordt.

### **Voldoende fietspaden voor recreatief gebruik**

Aan de recreatieve fietsers is gevraagd of er voldoende fietspaden zijn voor recreatief gebruik.





### Vindt u dat er voldoende recreatieve fietspaden zijn?



Volgens 60% van de respondenten zijn er voldoende fietspaden voor recreatief gebruik, tegenover 40% die het aanbod als onvoldoende beoordeelt. De jongste leeftijdscategorie, die aangeeft het minst recreatief te fietsen, geeft duidelijk vaker aan dat er voldoende (74%) fietspaden zijn voor recreatief gebruik. Hoe vaker men recreatief fietst, hoe vaker er wordt aangegeven dat er onvoldoende fietspaden zijn.

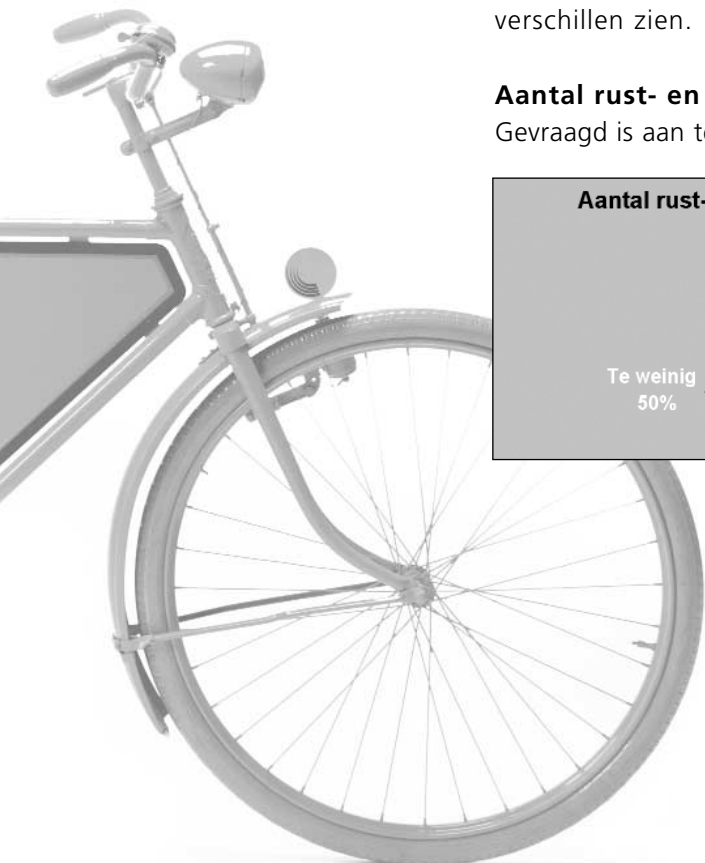
### Kwaliteit bewegwijzering van de fietspaden

Gevraagd is een oordeel te geven over de kwaliteit van de bewegwijzering van de fietspaden. Slechts 3% van de respondenten geeft aan de bewegwijzering slecht te vinden. Evenals de kwaliteit van de fietspaden, wordt de bewegwijzering door de meerderheid als redelijk (57%) beoordeeld. Vergelijking naar sekse, leeftijd en de mate waarin er recreatief gefietst wordt laten geen significante verschillen zien.

### Aantal rust- en picknickplaatsen

Gevraagd is aan te geven of er voldoende rust- en picknickplaatsen zijn.

#### Aantal rust- en picknickplaatsen langs recreatieve fietspaden.

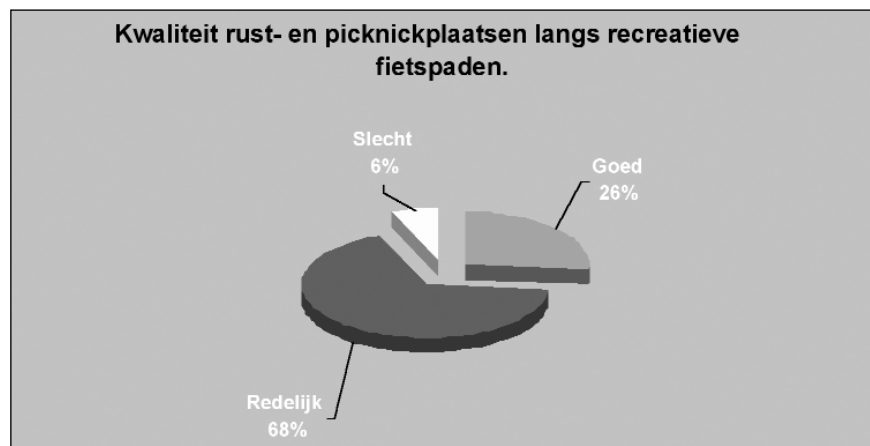




De mening over het aantal rust en picknickplaatsen is verdeeld: de helft van de respondenten geeft aan dat het aanbod voldoende is, de andere helft geeft aan dat er te weinig rust- en picknickplaatsen zijn. Bij oplopende leeftijdscategorie wordt vaker aangegeven dat er te weinig rust en picknickplaatsen zijn. In de jongste leeftijdscategorie geeft 35% aan dat er te weinig zijn, in de middencategorie (41 t/m 64 jaar) 53% en in de oudste leeftijdscategorie 62%. Ouderen fietsen vaker en langer recreatief, waardoor de behoefte ook groter zal zijn. Vergelijking naar sekse en mate waarin er recreatief gefietst wordt laat geen significantie verschillen zien.

### **Kwaliteit van rust- en picknickplaatsen**

Gevraagd is een oordeel te geven over de kwaliteit van de rust- en picknickplaatsen.



Ruim een kwart van de respondenten vindt de kwaliteit van de rust- en picknickplaatsen goed en 6% geeft aan dat de kwaliteit slecht is. Er zijn geen significante verschillen tussen sekse, leeftijd, en mate waarin recreatief gefietst wordt.

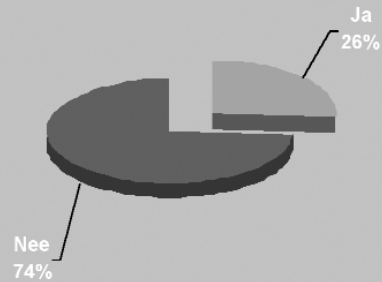
### **Stellingen**

In het onderzoek zijn een tweetal stellingen opgenomen waar de respondent zijn of haar oordeel over kon geven. De eerste stelling luidde: "Het is in het algemeen te druk op de recreatieve fietspaden."





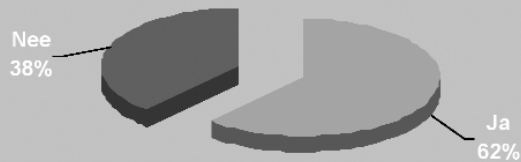
**Stelling: 'het is het algemeen te druk op de recreatieve fietspaden'**



Een kwart van de respondenten beaamt de stelling. Vrouwen (30%) geven vaker dan mannen (22%) aan het te druk op de recreatieve fietspaden te vinden. Een vergelijking naar leeftijd en de mate waarin recreatief gefietst wordt levert geen significante verschillen op.

De tweede stelling luidde: "Er ligt teveel zwerfvuil in de bermen langs de fietspaden."

**Stelling: 'er ligt teveel zwerfvuil in de bermen langs de recreatieve fietspaden'**



Het merendeel van de respondenten beaamt de stelling, namelijk 62%. Een vergelijking naar leeftijd en de mate waarin recreatief gefietst wordt levert geen significante verschillen op.





---

### **De fiets voor gebruik in woon-werk verkeer**

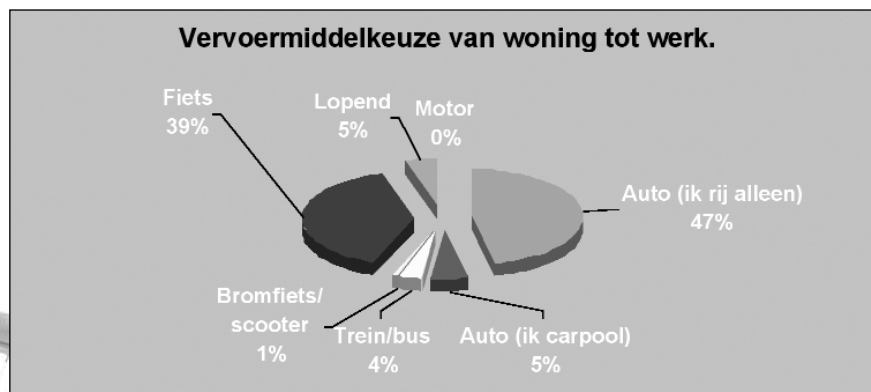
De volgende uitkomsten hebben enkel betrekking op respondenten die een fulltime of parttime baan hebben. 53 % van de respondenten geeft aan een baan te hebben. De volgende resultaten hebben dan ook betrekking op een beperkt deel van de steekproef, namelijk 967 respondenten. De leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder wordt buiten beschouwing gelaten, aangezien deze nauwelijks werkenden bevat. De steekproefaantallen per regio zijn te klein voor statistische representativiteit, daarom worden regionale verschillen buiten beschouwing gelaten.

#### **Fietsafstand tussen woning en werklocatie**

Voor 43% van de respondenten bedraagt de fietsafstand naar het werk 5 kilometer of minder. Voor 30% bedraagt deze afstand meer dan 15 kilometer. Er is een duidelijk verschil tussen de leeftijdsgroep van 18 tot en met 40 jaar, die vaker een fietsafstand van meer dan 15 kilometer tot het werk heeft en de groep van 41 tot en met 64 jaar die vaker een fietsafstand van 5 kilometer of minder aangeeft. Er is geen significant verschil in fietsafstand tussen werkende mannen en vrouwen.

#### **Vervoermiddelkeuze woon-werk verkeer**

Gevraagd is aan te geven met welk vervoermiddel hij of zij meestal naar het werk gaat.



De auto (47%) is onder de respondenten het meest gebruikte vervoermiddel om naar het werk te gaan, gevolgd door de fiets met 39%.

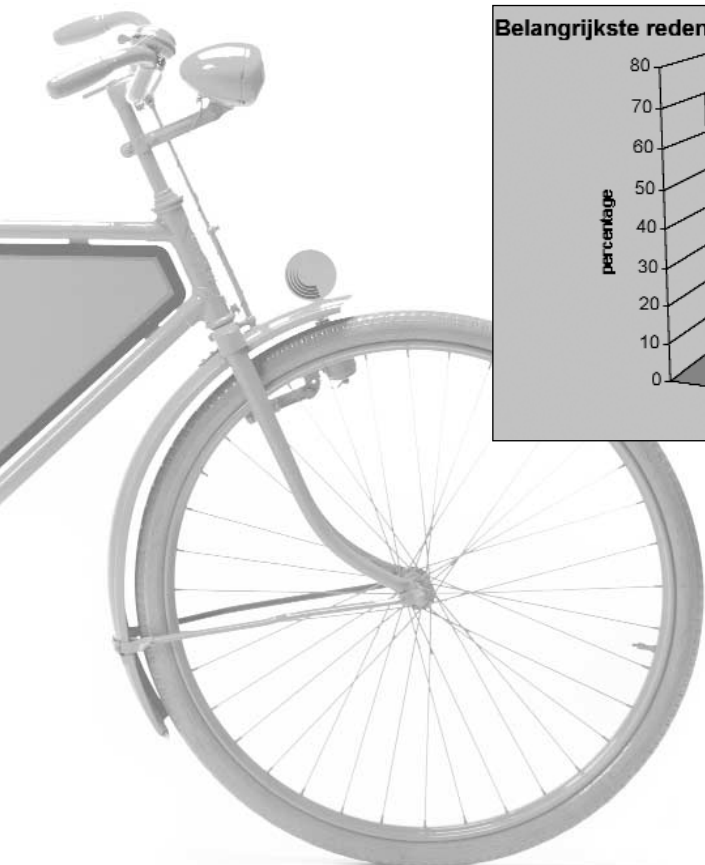
---



Respondenten uit de leeftijdsgroep 18 tot en met 40 jaar geven vaker dan de 41 tot en met 64 jarigen aan meestal met de auto te gaan. Respondenten van 41 tot en met 64 jaar geven daarentegen relatief vaker aan meestal met de fiets naar het werk te gaan. De jongere leeftijdsgroep kent een relatief grotere fietsafstand tot het werk, waardoor de uitkomst verklaarbaar lijkt te zijn. Vergelijking tussen vervoermiddel en fietsafstand tot het werk laat zien dat (toch nog) 17% van de respondenten met een fietsafstand van 5 kilometer of minder meestal met de auto naar het werk gaat. De overige respondenten met deze fietsafstand gaan op de fiets of lopend. Bij een fietsafstand van meer dan 5 kilometer tot het werk, neemt de auto de belangrijkste plaats in als vervoermiddel. De fiets wordt dan nog door 18% van de respondenten als vervoermiddel genoemd waarmee hij of zij meestal naar het werk gaat. Er zijn geen significante verschillen naar sekse. Tevens is gevraagd aan te geven met welk ander vervoermiddel men ook wel eens naar het werk gaat. Van de respondenten die meestal met de auto gaat, geeft 28% aan ook wel eens op de fiets te gaan. Van de respondenten die meestal op de fiets gaan, geeft 56% aan ook wel eens met de auto te gaan.

### Redenen om niet met de fiets naar het werk te gaan

Gevraagd is aan te geven wat de belangrijkste redenen zijn om niet met de fiets naar het werk te gaan. Uitgesloten zijn respondenten die (ook) de fiets gebruiken om naar het werk te gaan.



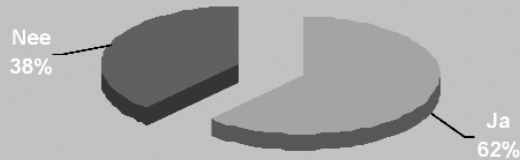




Uit de grafiek is af te lezen dat de reisafstand dan wel reistijd (73%) de meest genoemde reden is. 'Auto nodig tijdens het werk', 'het comfort van de auto', 'vervoer van spullen' en 'het combineren van ritten' zijn andere belangrijke genoemde redenen. Voor zowel mannen als vrouwen is de reisafstand dan wel reistijd de belangrijkste reden. Vrouwen geven relatief vaker dan mannen 'het combineren van ritten' aan als reden en mannen vaker dan vrouwen 'de auto nodig te hebben tijdens de werkzaamheden'. Een ander significant verschil is de reden dat 'de fietsroute niet sociaal veilig is', namelijk 6% van de vrouwen, tegen 1% van de mannen.

De leeftijdsgroep 18 tot en met 40 jaar geeft relatief vaker dan de 41plussers aan dat de reisafstand dan wel reistijd de reden is om niet met de fiets te gaan. Hierbij opmerkend dat hun reistijd ook vaak langer is. Tevens geeft de leeftijdsgroep 18 tot en met 40 jaar relatief vaker dan de groep 41 tot en met 65 jarigen het combineren van ritten als reden.

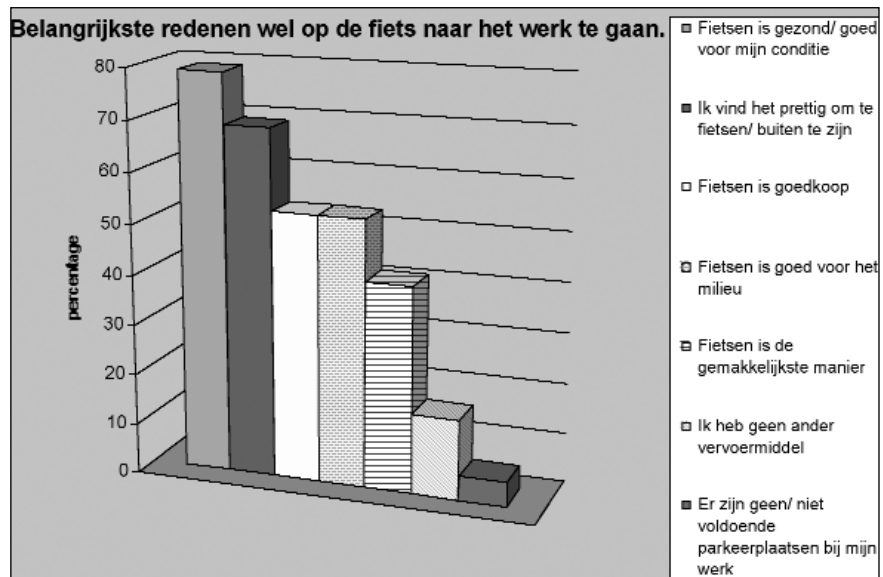
**Stelling: 'er ligt teveel zwerfvuil in de berm langs de recreatieve fietspaden'**



**Redenen om wel met de fiets naar het werk te gaan**

Gevraagd is aan te geven wat de belangrijkste redenen zijn om op de fiets naar het werk te gaan. Uitgesloten zijn respondenten die aangeven de fiets niet te gebruiken om naar het werk te gaan.





Dat fietsen gezond en goed voor de conditie is, het prettig is om buiten te zijn, fietsen goed is voor het milieu en dat fietsen goedkoop is, worden door meer dan de helft van de respondenten als redenen genoemd om op de fiets naar het werk te gaan. Ook dat fietsen de gemakkelijkste manier is om op het werk te komen, wordt veelvuldig genoemd. De redenen 'geen ander vervoermiddel tot mijn beschikking' en 'geen of onvoldoende parkeerplaatsen bij het werk' worden veel minder vaak als reden genoemd. Vrouwen (18%) geven relatief vaker dan mannen (9%) aan geen ander vervoermiddel tot hun beschikking te hebben.





# Beleidsmatige conclusies

---

## **Algemeen**

De algemene conclusie is dat er veel gefietst wordt in Fryslân. Op grond van de resultaten zijn beleidsmatige conclusies te trekken, die in overeenstemming zijn met het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) 2006. De resultaten zijn verder van belang bij het prioriteren van de acties zoals opgenomen in de fietsnota Fryslân Fytslân. Hierna wordt specifiek ingegaan op enige aandachtspunten.

## **Woon-werkverkeer**

De kansrijkheid voor het vergroten van het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer geldt vooral voor afstanden tot 10 km. Voor de doelstelling die gericht is op groei van het fietsaandeel op afstanden tussen 7,5 en 15 kilometer zal dit extra inzet van maatregelen vergen.

In de provinciale notitie Oventuur is als gemiddelde afstand tussen halte of station voor het attractief collectief en het collectief openbaar vervoer 5 kilometer aangehouden. Het individueel openbaar vervoer systeem vormt een alternatief om deze afstand te overbruggen. Uit de enquête blijkt dat in de ketenbenadering fiets - openbaar vervoer - fiets, 2 kilometer een acceptabele fietsafstand is tot bus-halte, station of carpoolplaats.

Kennelijk is men bij een combinatie van fiets en openbaar vervoer minder bereid om een langere afstand te fietsen, dan bij woon-werkverkeer dat geheel op de fiets plaatsvindt.

## **Recreatieve voorzieningen**

Uit de resultaten blijkt dat uitbreiding van het recreatieve netwerk op zijn plaats is. Ook kan de kwaliteit beter. Het zwaartepunt ligt echter bij het uitbreiden van het fietsnetwerk. Uit de resultaten kan verder de conclusie worden getrokken dat er acties nodig zijn ter voorkoming van zwerfvuil en investeringen in het uitbreiden van het aantal picknick- en rustplaatsen.

De aanpak van fietsbewegwijzering heeft geen prioriteit voor de inwoners van Fryslân. Hierbij moet opgemerkt worden dat voor toeristen van buiten Fryslân goede toeristische fietsbewegwijzering wel van belang is.

---





---

De respons op de vraag over skaten / skeeleren is te gering om hier beleidsmatige conclusies aan te verbinden.

***Aanvullende maatregelen op grond van de beleidsmatige conclusies***

Naast de direct uit de enquête af te leiden maatregelen, zijn voor het halen van de doelstellingen uit de fietsnota Fryslân Fytslân en het PVVP 2006 de volgende aandachtspunten van belang:

1. Inzetten op communicatie voor het beïnvloeden van houding en gedrag. Zo kan het wijzen op de voordelen van fietsen – gezond, goed voor het milieu – de keuze voor het gebruik van de fiets positief beïnvloeden. Door het middel communicatie is er wellicht winst te behalen op de afstand van 10 kilometer voor het woon-werkverkeer. Communicatie kan tevens de opvatting over het verschil in comfort tussen auto en fiets beïnvloeden.
2. Het probleem met zwerfvuil aanpakken door opvangmogelijkheden aan te bieden en het beïnvloeden van houding en gedrag van de vervuiler(s).

Communicatie is reeds één van de pijlers in de fietsnota Fryslân Fytslân. Een aanvullende conclusie is dat het zaak is om op korte termijn aan de slag te gaan met het opzetten van een communicatieplan en de uitvoering van bijbehorende acties.

