

SRVU/79-169b

DE: 343135

demonstratie fietsroutes den haag tilburg

belevingsonderzoek samenvattend rapport

rijkswaterstaat
dienst verkeerskunde
bureau dokumentatie



november 1979

Rijkswaterstaat
Dienst Verkeerskunde
Bureau Dokumentatie
Postbus 1031
3000 AA Rotterdam

KE/MARKETING RESEARCH EN SOCIAAL ONDERZOEK BV, AMSTERDAM

A 0475

DI: 343135 30 SEP. 1986

Rijkswaterstaat
Dienst Verkeerskunde
Bureau Dokumentatie
Koningskade 4
'-GRAVENHAGE

opgenomen in bibliotheek
onder nr. ~~1005~~

DEMONSTRATIE-FIETSRoutes DEN HAAG EN TILBURG

BELEVINGSONDERZOEK

VAN DEN BROECKE
MARKETING RESEARCH EN
SOCIAAL ONDERZOEK B.V.

Van Heenvlietlaan 168,
Amsterdam. Tel. (020)-424522

SAMENVATTEND RAPPORT

NOVEMBER 1979

DT: 343132



900A

WOORD VOORAF

In opdracht van de Rijkswaterstaat is, in het kader van het demonstratie fietsroute-project, een onderzoek gehouden naar de beleving van de twee fietsroutes in Den Haag en Tilburg door de gebruikers.

Dit onderzoek is verricht door Van den Broecke Marketing Research en Sociaal Onderzoek BV te Amsterdam.

Onlangs is dit onderzoek afgerond met een zeer uitgebreide rapportage over de vele belevingsaspecten van en de waardering voor de beide routes.

Om de resultaten van dit onderzoek beter onder de aandacht van bestuurders en beleidsambtenaren te brengen, is dit uitgebreide samenvattende rapport opgesteld. Het geeft naast een korte schets van het onderzoek zelf de belangrijkste conclusies weer. Voor een nadere detaillering van de onderzoekresultaten wordt verwezen naar het hoofdrapport.

Dit hoofdrapport is voor belangstellenden verkrijgbaar bij de Afdeling Publieksvoorlichting van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4 te Den Haag, telefoon 070-264011.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
Achtergronden van het onderzoek	1
Algemene doelstelling van het onderzoek	2
De hoofdvraagstellingen voor het onderzoek	3
2. Korte schets van de opzet en uitvoering van het onderzoek	4
3. Samenvatting van de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek	8
A. Hoe wordt de aanwezigheid van de huidige fietsroute gewaardeerd door verschillende groepen verkeersdeelnemers, en wat zijn de redenen voor een positieve of negatieve waardering ?	8
B. Hoe beleven fietsers en bromfietsers het gebruik van de fietsroute, in vergelijking tot het fietsen, resp. bromfietsen vóórdat de route er was	12
C. Wat valt er vanuit het kwalitatieve onderzoek te zeggen over het effect van de fietsroute op de mate van fietsgebruik en de routekeuze	14
D. Hoe worden diverse onderdelen en vormgevingselementen van de fietsroutes in Den Haag en Tilburg door de gebruikers van de fietsroute beleefd.	16
E. Hoe ervaren automobilisten de voorrangskruisingen van de fietsroutes zoals deze gerealiseerd zijn	26
4. Eindevaluatie van de fietsroutes vanuit het belevingsonderzoek	27
PLATTEGRONDEN MET INGETEKENDE FIETSRoutes, DEN HAAG EN TILBURG	29/30
BIJLAGE A: Uitwerking van de vijf hoofdvraagstellingen voor het onderzoek tot concrete vraagpunten	

INLEIDING, SAMENVATTING EN KONKLUSIES

1. INLEIDING

Achtergronden van het onderzoek

Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is sinds 1975 op de begroting van zijn departement een post opgenomen, waaruit voorzieningen voor het fietsverkeer in stedelijke gebieden kunnen worden gesubsidieerd. Hierbij wordt met name gedacht aan voorzieningen, die het gebruik van de fiets stimuleren, zoals de aanleg van aparte fietsroutes tussen de centra van wonen en werken. Over het effect van dergelijke voorzieningen op het gebruik van de fiets is weinig bekend. Mede om deze reden werd besloten tot de aanleg van twee z.g. "demonstratie-fietsroutes". Deze twee demonstratieve fietsroutes werden gerealiseerd in Den Haag en Tilburg. ¹⁾

Om uit de aanleg van de demonstratieve fietsroutes gegevens te verkrijgen over de effecten welke van deze hoogwaardige fietsroutes verwacht mogen worden, is de aanleg van de fietsroutes begeleid door een vijftal studiegroepen, te weten :

- een Studiegroep "Gebruik"
- een Studiegroep "Beleving"
- een Studiegroep "Veiligheid"
- een Studiegroep "Vormgeving"
- een Studiegroep "Winkelomzetten"

De Studiegroep Beleving heeft tot taak na te gaan hoe de fietsroutes en de diverse toegepaste vormgevingselementen worden ervaren, en in hoeverre en op welke wijze de beleving het fietsgebruik in de stad door de aanleg van een fietsroute wordt verbeterd.

Door de Studiegroep Beleving is deze taakstelling vertaald in een aantal vraagstellingen voor een in te stellen "belevingsonderzoek", dat de gerealiseerde demonstratieve fietsroutes in genoemde opzichten zou evalueren.

¹⁾ Zie de plattegronden op de pagina's 29 en 30.

Algemene doelstelling van het onderzoek.

Doelstelling van het "belevings"-onderzoek was het kwalitatief evalueren van de in Den Haag en Tilburg te realiseren demonstratieve fietsroutes, op basis van gegevens die verkregen zouden worden door middel van uitvoerige mondelinge enquêtering van personen uit daarvoor in aanmerking komende groepen verkeersdeelnemers.

In het aan de opdrachtverlening ten grondslag liggende onderzoekplan dd. 31 december 1975 was de algemene doelstelling "kwalitatieve evaluatie" vertaald in een viertal hoofdvraagstellingen die tijdens de voorbereidingen en de konkretisering van de onderzoekopzet verder werden ingevuld en - voor zover nodig - bijgesteld. Dit geschiedde in het overleg dat geregeld tussen onderzoekers en de Studiegroep "Beleving" in de vorm van werkbijeenkomsten plaatsvond.

Aan de vier oorspronkelijke hoofdvraagstellingen werd daarbij nog een vijfde toegevoegd.

Bij het konkretiseren van de hoofdvraagstellingen D en E werd rekening gehouden met de wensen van de Studiegroep "Vormgeving". Met deze Studiegroep werd daartoe tijdens de onderzoekvoorbereidingen nauw kontakt onderhouden.

De uiteindelijke vijf hoofdvraagstellingen voor het evaluatie-onderzoek worden op de volgende pagina's weergegeven. In het hoofdrapport worden voor elk van de vijf hoofdvraagstellingen de daarop betrekking hebbende onderzoeksbevindingen in een afzonderlijk hoofdstuk gerapporteerd.

De hoofdvraagstellingen voor het onderzoek.

Deze waren de volgende :

BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD IN
HOOFDRAPPORT IN:

- | | |
|---|-------------|
| (A) Hoe wordt de aanwezigheid van de huidige fietsroute gewaardeerd door verschillende groepen verkeersdeelnemers, en wat zijn de redenen voor een positieve of negatieve waardering. | Hoofdstuk 2 |
| (B) Hoe beleven fietsers en bromfietsers het gebruik van de fietsroute, in vergelijking tot het fietsen, resp. bromfietsen vóórdat de route er was. | Hoofdstuk 3 |
| (C) Wat valt er vanuit het kwalitatieve onderzoek te zeggen over het effect van de fietsroute op de mate van fietsgebruik en op de routekeuze. | Hoofdstuk 4 |
| (D) Hoe worden diverse onderdelen en vormgevingselementen van de fietsroutes in Den Haag en Tilburg door de gebruikers ervan beleefd. | Hoofdstuk 5 |
| (E) Hoe ervaren automobilisten de voorrangskruisingen van de fietsroute zoals deze gerealiseerd zijn. | Hoofdstuk 6 |

Een nadere toelichting op en verdere uitwerking van deze 5 hoofdvraagstellingen wordt gegeven Bijlage A van dit rapport.

In de thans volgende samenvatting worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek, vraagstellingsgewijs gepresenteerd. Daaraan voorafgaand echter in het kort de opzet en uitvoering van het onderzoek.

2. KORTE SCHETS VAN DE OPZET EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK.

Het onderzoek werd uitgevoerd door middel van het vóór en ná de aanleg van de fietsroutes enquêteren van drie belangrijke doelgroepen in de verwachte invloedsgebieden van de fietsroutes :

- werkenden uit deze woonwijken, die in het stadscentrum werken, geen auto voor hun werk nodig hebben, en fietsen of zouden kunnen fietsen,
- huisvrouwen uit deze woonwijken die fietsen of dat zouden kunnen doen,
- scholieren van scholen aan of nabij de fietsroute gelegen.

Deze drie groepen nemen het grootste deel van de totale fietsmobiliteit in de betrokken stadsgedeelten voor hun rekening, en aangenomen mocht worden dat deze drie groepen eveneens de belangrijkste categorieën potentiële fietsroutegebruikers zouden zijn.

Besloten werd derhalve om zo representatief mogelijke steekproeven te trekken uit de drie op de hierboven genoemde groepen, die zoals gedefinieerd, in de vooraf veronderstelde invloedsgebieden van de fietsroutes wonen. Wat Den Haag betreft, was dat voor de huisvrouwen het gebied begrensd door de Laan van Meerdervoort en de Oude Haagweg - Loosduinseweg , voor de werkenden hetzelfde gebied plus het gebied tussen Laan van Meerdervoort en Sportlaan - Segbroeklaan terwijl ze hun werkadres moesten hebben in nader omschreven stadscentrumwijken (zie APPENDIX A). Voor de scholieren in hetzelfde gebied als de huisvrouwen of in de verlengden daarvan, terwijl hun scholen langs of vrijwel langs de fietsroute gelegen moesten zijn.

Wat Tilburg betreft, was het invloedsgebied voor de huisvrouwen begrensd tussen de spoorlijn en de Bredaseweg wat betreft Tilburg West, en tussen de spoorlijn, de Prof. Dondersstraat en de St. Josephstraat - Oisterwijksebaan, wat betreft Tilburg Oost. Evenzo voor de scholieren, uitgebreid tot Oisterwijk en Berkel-Enschot, terwijl ze

scholen langs de fietsroute dienden te bezoeken. Voor de werkenden hetzelfde woongebied als de scholieren, met daarbij nog Het Zand en Het Wandelbos, en als verdere vereiste hun werkadres in Centrum, Tivoli, Hagelkruis of De Reit, doch zodanig gelegen ten opzichte van het woonadres dat ze in hun woon-werk-ritten het centrum moeten passeren.

Er werden voorts controle-groepen geënquêteerd in de vóór- en námeting : overeenkomstige groepen werkenden en huisvrouwen uit ongeveer gelijkwaardige woonwijken buiten de verwachte invloedsgebieden van de fietsroute.

In het ná-onderzoek bleek het noodzakelijk om de in de vóórmeting gevormde panels aan te vullen met extra getrokken steekproeven fietsroutegebruikers, vooral in Den Haag, omdat door de vertraging in de aanleg van de fietsroutes en het daardoor één jaar opschuiven van de námeting, de panels sterk uitgedund waren. In Den Haag kwam daar nog bij dat doordat de fietsroute slechts voor de helft gereed was, het panelgedeelte in het verwachte invloedsgebied Bezuidenhout/Mariahoeve voor de námeting uitviel.

Van deze extra steekproeven bestonden géén vóórmetingsgegevens, hetgeen een aanpassing van de onderzoekopzet vereiste : de vragenlijsten voor de námeting dienden zodanig te worden opgesteld dat de evaluatie van de fietsroutes voor het grootste deel uit de enquêtegegevens van de námeting zou kunnen geschieden.

De voorgelegde vragenlijsten waren bijzonder uitvoerig, waarbij niet alleen de vragenlijsten voor Den Haag en Tilburg verschillend waren, aangepast aan de aard van de fietsroute in de betreffende stad, doch ook waren de vragenlijsten voor de onderscheiden groepen (werkenden, huisvrouwen, scholieren) voor een deel verschillend.

Over de bevindingen van de vóórmeting werden interim-rapporten uitgebracht. Deze bevindingen werden ook gebruikt bij het opstellen van de vragenlijsten voor de námeting.

Dit rapport bevat de onderzoeksresultaten van de námeting, waar nodig vergeleken met gegevens uit de vóórmeting. In de námeting hebben we door zorgvuldige herweging van alle geënquêteerden naar geslacht en leeftijd binnen de ritmotieven aan de hand van de verdelingen die in de gebruiksonderzoeken werden aangetroffen, steekproeven verkregen die een hoge mate van representativiteit hebben voor "gemiddelde fietsroutegebruikers" en "gemiddelde fietsers". Ook de niet-fietsroutegebruikers hebben we naar dezelfde maatstaven herwogen. In totaal werden in de námeting 1177 betrouwbare enquêtes in Den Haag en 913 betrouwbare enquêtes in Tilburg verkregen, waarop de in de volgende paragrafen weergegeven belangrijkste onderzoeksuitkomsten en konklusies zijn gebaseerd, (zie tabel 1).

De situering van De Haagse en de Tilburgse fietsroute, voor zover gereed ten tijde van de námeting, is te vinden op de plattegronden die afgedrukt zijn op de pagina's 29 en 30.

Tabel 1:

TOTAAL AANTAL IN HET ONDERZOEK BETROKKEN GEËNQUÊTEERDEN PER STEEKPROEFGROEP IN RESP. DEN HAAG EN TILBURG.										
		D E N H A A G				T I L B U R G				basis voor analyses in hoofdrapport:
		TOTAAL	WERKN- DEN	HUIS- VRWN	SCHO- LIERN	TOTAAL	WERKN- DEN	HUIS- VRWN	SCHO- LIERN	
<u>FIETSERS</u> :	fietsroutegebruikers	712	360	240	112	573	217	230	126	Hfdst.2,3,4,5
	niet-fietsroutegebruikers	235	91	144	0	185	77	108	0	Hfdst.2,4
	TOTAAL FIETSERS (a)	947	451	384	112	758	294	338	126	
<u>BROMFIETSERS</u> :	fietsroutegebruikers	38	21	10	12	26	12	5	9	Hfdst.2,3,4,5
'1)	niet-fietsroutegebruikers	8	3	5	0	8	8	0	0	Hfdst.2,4
	TOTAAL BROMFIETSERS (b)	46	24	10	12	34	20	5	9	
<u>NOOIT-FIETSERS/NOOIT-BROMFIETSERS</u> :	(c)	184	100	84	0	119	83	36	0	Hfdst.2
<u>T O T A L E STEEKPROEF:</u>	(a) + (b) + (c)	1177	575	478	124	913	397	379	135	
Automobilisten "1) in de totale steekproef		475	345	130		418	280	138		Hfdst.6

'1) Als "bromfietser" zijn uitsluitend diegenen beschouwd die uitsluitend of overwegend bromfietsen. De bromfietsers die even vaak of overwegend fietsen zijn uit het onderzoek verwijderd. "Fietsers" zijn fietsers die nooit op de bromfiets rijden.

'2) Gedefinieerd als diegenen die een auto bezitten ofwel er geregeld over kunnen beschikken.

3. SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE UITKOMSTEN VAN HET ONDERZOEK

Deze worden hoofdvraagstellingsgewijs gegeven (hoofdvraagstellingen zie pagina 3).

In bijlage A wordt aangegeven in welke paragrafen van het hoofdrapport de bevindingen per aspect worden gepresenteerd.

A. Hoe wordt de aanwezigheid van de huidige fietsroute gewaardeerd door verschillende groepen verkeersdeelnemers, en wat zijn de redenen voor een positieve of negatieve waardering?

In Den Haag wordt de aanwezigheid van de fietsroute zowel door de gebruikers als door de niet-gebruikers ervan (die vnl. buiten het invloedsgebied van de huidige fietsroute wonen), overwegend positief gewaardeerd. Ook onder diegenen, die nooit fietsen (of bromfietsen) bevinden zich meer voorstanders van de huidige fietsroute dan tegenstanders. Hetzelfde geldt voor de bromfietzers. (Zie tabel 2.)

In Tilburg wordt eenzelfde beeld aangetroffen (zie tabel 2).

Zowel in Den Haag als in Tilburg worden de grotere veiligheid die men op de route ervaart en de meerdere ruimte die men er heeft door de eigen rijbaan, als belangrijkste redenen voor de positieve waardering genoemd. In Tilburg komt daar voor een deel van de routegebruikers nog bij dat hun verbinding met het stadscentrum veel vlotter geworden is, zoals ze expliciet naar voren brengen.

De minderheidsgroep in Den Haag die de aanwezigheid van de fietsroute niet kon waarderen, vond de fietsroute niet veilig genoeg of zelfs gevaarlijk. De minderheidsgroep in Tilburg vond voornamelijk de fietsroute te hinderlijk voor het overige verkeer.

Tabel 2:

De waardering voor de aanwezigheid van de huidige fietsroute, in respectievelijk Den Haag en Tilburg					
<u>DEN HAAG</u>	FIETSERS		NOOIT	BROM-	
	fietsroute- gebruikers (n=712)	nooit fiets- routegebruikers (n=235)	FIETSERS (n=184)	FIETSERS (n=46)	
	- het is goed dat er nu een speciale fietsroute is	77%	62%	55%	57%
	- het is niet goed dat er nu een speciale fietsroute is	19%	24%	34%	31%
	- geen oordeel	4%	14%	11%	12%
	100%	100%	100%	100%	
<u>TILBURG</u>	FIETSERS		NOOIT	BROM-	
	fietsroute- gebruikers (n=573)	nooit fiets- routegebruikers (n=185)	FIETSERS (n=119)	FIETSERS (n=34)	
	- het is goed dat er nu een speciale fietsroute is	92%	68%	58%	80%
	- het is niet goed dat er nu een speciale fietsroute is	4%	21%	23%	12%
	- geen oordeel	4%	11%	19%	8%
	100%	100%	100%	100%	

Het al dan niet toeschrijven van veiligheid aan de fietsroute blijkt dus het belangrijkste criterium om vóór of tegen de fietsroute te zijn.

Ook werd nog de vraag gesteld of men meer van dergelijke fietsroutes in de stad zou willen hebben, of dat men de huidige fietsroute wel voldoende vindt. De uitkomsten van deze vragen werden bovendien vergeleken met de meningen van fietsers in 1976 vóór de bouw van de fietsroutes over de plannen voor de aanleg daarvan zoals die toen bekend waren. Uit deze vergelijking bleek het volgende.

In 1976 waren de verwachtingen ten aanzien van de fietsroute in Den Haag duidelijk hoger gespannen dan in Tilburg: 83% van de fietsers in Den Haag en 68% van de fietsers in Tilburg stonden positief tegenover de fietsroute-plannen. In 1978 blijkt volgens de hiervoor besproken uitkomsten (tabel 2) het enthousiasme over de gerealiseerde fietsroute in Tilburg groter te zijn dan in Den Haag. Op de vraag of men nog meer van deze fietsroutes in de stad zou willen hebben, reageren de Haagse fietsers echter weer duidelijk positiever (in Den Haag is 62% van de fietsroutegebruikers voor meer fietsroutes, in Tilburg is 51% van de fietsroutegebruikers voor meer fietsroutes; bij de niet-fietsroute-gebruikers zijn deze percentages respectievelijk 51% in Den Haag en 40% in Tilburg).

In de verwachtingen ten aanzien van de route zoals die voor de aanleg ervan geuit werden, bleek vooral het aspect "veiligheid" de positieve houding te veroorzaken. Aan zaken als "sneller kunnen opschieten", "kortere verbindingen", dacht toen vrijwel niemand, terwijl twee jaar later in Tilburg dit aspect een belangrijke rol speelt in de positieve instelling tegenover het aangelegd zijn van de huidige fietsroute. Dit aspect is voor de Tilburgse fietsers een soort meevaller geweest, waaraan ze niet gedacht hadden.

Een mogelijke oorzaak voor de discrepantie tussen groter enthousiasme voor fietsrouteaanleg in 1976, groter enthousiasme voor de aanleg van meer fietsroutes in Den Haag dan in Tilburg en grotere tevredenheid met de huidige route in Tilburg, zou kunnen zijn dat de behoefte aan een of meer fietsroutes in Den Haag groter was en is dan in Tilburg omdat daar de problemen voor de fietser nijpender zijn dan in Tilburg, met name de behoefte aan een grotere veiligheid op de fiets. Die "ene" route in Den Haag lost daarom minder problemen op dan de "ene" route in Tilburg, die een groot deel van de stad "bedient" in de verplaatsingen naar het stadscentrum.

Het resultaat van die ene route geeft derhalve in Tilburg een grotere tevredenheid; in Den Haag blijft behoefte bestaan aan meer fietsroutes.

B. Hoe beleven fietsers en bromfietsers het gebruik van de fietsroute, in vergelijking tot het fietsen, resp. bromfietsen vóórdat de route er was ?

De algehele waardering voor de fietsroutes in resp. Den Haag en Tilburg is weergegeven in de volgende tabel :

Tabel 3:

Men vindt de fietsroute :	Den Haag	Tilburg
goed of uitstekend	62 %	82 %
gewoon of geen oordeel	28 %	15 %
slecht tot zeer slecht	10 %	3 %

Dit zijn de waarderingen van de fietsers die de fietsroute min of meer geregeld berijden. De bromfietsers zijn in Den Haag wat minder positief in hun waardering, in Tilburg zijn ze echter even enthousiast als de fietsers - ook al mogen ze zelf niet in het centrum op de route komen.

Wanneer in het algemeen aan de fietsroutegebruikers gevraagd wordt welke voordelen ze vooral op de fietsroute ervaren, dan noemen ze in de eerste plaats het veiliger fietsen. Verder worden nog genoemd het rustiger kunnen fietsen en het vlugger kunnen opschieten.

De belangrijkste elementen die men spontaan noemt als "goed bedacht" op de fietsroute zijn de aparte kleur van het wegdek, de scheiding tussen auto's en fietsers en de voorrangskruisingen.

Gevraagd naar dingen die op de fietsroute minder bevallen, worden klachten geuit over gevaarlijke voorrangskruisingen (Den Haag 19%, Tilburg 16%), sommige smalle stukken (Den Haag 22%, Tilburg 13%), bromfietsers op het fietspad (Den Haag 16%, Tilburg 8%), terwijl daarnaast nog een aantal bezwaren van uiteenlopende aard werden genoemd.

Op rechtstreekse vragen naar de beleving van een viertal met de aanleg van de fietsroute nagestreefde kwaliteiten : grotere veiligheid, aangenamer fietsen, snellere doorstroming en aantrekkelijke aankleding, verkregen we de volgende reacties van de fietsroutegebruikers :

Tabel 4	Den Haag	Tilburg
vindt het op de fietsroute <u>prettiger</u> fietsen dan voorheen	71 %	82 %
vindt het op de fietsroute <u>veiliger</u> fietsen dan voorheen	66 %	78 %
vindt dat men op de fietsroute <u>vlugger kan opschieten</u> dan voorheen	57 %	79 %
vindt de fietsroute er over het algemeen <u>aantrekkelijk uitzien</u>	43 %	56 %
<hr/>		
vindt het op de fietsroute <u>minder prettig</u> fietsen dan voorheen	10 %	1 %
vindt het op de fietsroute <u>minder veilig</u> fietsen dan voorheen	12 %	4 %
vindt dat men op de fietsroute <u>minder vlug kan opschieten</u> dan voorheen	5 %	4 %
vindt de fietsroute er over het algemeen <u>niet zo aantrekkelijk uitzien</u>	7 %	4 %

Door de meeste fietsroutegebruikers wordt zowel in Den Haag als in Tilburg, doch vooral in Tilburg, de hoogwaardigheid van de fietsroute duidelijk ervaren.

Relatief zwak is in Den Haag - in vergelijking tot Tilburg - het aspect "sneller" gerealiseerd.

In Tilburg is men ook wat enthousiaster over de aankleding van de fietsroute, hetgeen vooral door de beplanting blijkt veroorzaakt te worden.

Bovengenoemde cijfers zijn de onderzoeksuitkomsten bij fietsers. Wat de bromfietsers betreft : in Den Haag zijn ze wat minder enthousiast dan de fietsers (zij het nog wel overwegend positief, met name ten aanzien van de veiligheid en het rijplezier) ; in Tilburg zijn de bromfietsers even enthousiast over de vooruitgang in de onderscheiden aspecten als de fietsers.

Het is vooral de scheiding van het autoverkeer die men als oorzaak aanwijst voor de vooruitgang in veiligheid en fietsgenoegen, en de voorrangskruisingen en overige voorzieningen (Tilburg !) die men als oorzaken aanwijst voor de vlottere doorgang.

In Den Haag heeft de helft van de fietsers er bezwaar tegen dat ook bromfietsers op de fietsroute mogen rijden, in Tilburg 63%.

C. Wat valt er vanuit het kwalitatieve onderzoek te zeggen over het effect van de fietsroute op de mate van fietsgebruik en de routekeuze ?

Het effect van de fietsroute op fietsgebruik en op routekeuze is uitvoerig bij een zeer veel grotere steekproef in het parallel gehouden gebruiksonderzoek nagegaan.

De bevindingen in dit kwalitatieve onderzoek zijn in overeenstemming met die in het gebruiksonderzoek.

Wel werd in dit kwalitatieve onderzoek ook informatie verkregen over de motieven om wel of niet de fietsroute te kiezen voor een bepaalde verplaatsing.

Onder de huidige volwassen fietsroutegebruikers in Den Haag troffen we slechts een zeer gering percentage aan dat door de aanleg van de fietsroute vaker was gaan fietsen : van de werkenden was slechts 2% door de fietsroute vaker gaan fietsen, van de huisvrouwen slechts 7%.

In Tilburg bleek de fietsroute op het fietsgebruik een iets groter effect te hebben : van de werkenden die de fietsroute gebruiken, bleek door de aanleg van de fietsroute 9% vaker te fietsen, en van de huisvrouwen die de fietsroute gebruiken, 13%.

Het effect van de fietsroute op het van een andere vervoerswijze overgaan op fietsgebruik voor het woon-werkvervoer blijkt zowel in Den Haag als in Tilburg gering.

Ook het effect van de fietsroute op het naar het stadscentrum fietsen door huisvrouwen is klein, zij het iets groter dan het effect op de modale keuze voor het woon-werk-vervoer.

De toename van het aantal naar het stadscentrum fietsende huisvrouwen is van de grootte-orde van een 5%.

Het effect op het fietsgebruik voor andere doeleinden (boodschappen in de buurt, sociaal buurtverkeer) blijkt eveneens in de grootte-orde van enkele procenten te liggen, zowel in Tilburg als in Den Haag, waarbij we de indruk krijgen dat het effect van de fietsroute op het stimuleren van het fietsen voor deze doeleinden in Den Haag geringer is dan in Tilburg.

Ook in dit kwalitatieve onderzoek bleek dat de fietsroute wel veel fietsers aantrekt van parallelle routes, doch alleen wanneer de omweg niet te groot is : de fietsers blijken over het algemeen de kortste weg te prefereren naar hun plaats van bestemming. Wanneer de fietsroute in dit opzicht een redelijke alternatief is, blijkt voorkeur te bestaan voor de fietsroute. Dat blijkt het geval te zijn als herkomst- en/of bestemmingsadres dicht bij de fietsroute ligt/liggen dan bij een belangrijke parallelroute, doch ook wel wanneer beide adressen verder van de fietsroute vandaan liggen doch diagonaal ten opzichte van de fietsroute.

Onderzocht werden de motieven om de fietsroute al dan niet te kiezen.

Daarbij bleek dat zowel in Den Haag als in Tilburg de fietsroute voornamelijk gekozen wordt om drie redenen : de kortste of één van de kortste wegen naar de plaats van bestemming, de grotere veiligheid op de fietsroute en het prettiger fietsen op de fietsroute. In Tilburg werd door velen ook nog als reden genoemd dat de fietsroute vlugger opschiet omdat men er minder verkeerslichten heeft (de Ringbanen Oost en West kan men nu kruisingsvrij passeren).

De redenen die men opgeeft om de fietsroute niet te kiezen, zijn in hoofdzaak dat voor de betreffende verplaatsing de fietsroute een omweg zou betekenen. Het mijden van de fietsroute om andere redenen dan dat deze een omweg zou zijn, komt niet of nauwelijks voor.

10

D. Hoe worden diverse onderdelen en vormgevingselementen van de fietsroute in Den Haag en Tilburg door de gebruikers van de fietsroute beleefd?

De geënquêteerden kregen voor dit onderwerp twee invullijsten voorgelegd. Op de eerste moesten ze voor elk van een aantal routegedeelten (voor zover ze die uit eigen ervaring kenden) aankruisen of ze het fietspad daar prettig, gewoon, of niet prettig vonden, of er geen oordeel over hadden. Op de tweede moesten ze voor dezelfde routegedeelten aankruisen of ze die voldoende of onvoldoende veilig vonden of er wat dit betreft geen oordeel over hadden. De uitkomsten van deze vragen worden weergegeven in de laatste zes kolommen van tabel 5.

Samenvattend ziet de beleving van de routeonderdelen er als volgt uit:

Den Haag : - Albardastraat en Mient uitstekend,

- Weimarstraat sterk verbeterd, doch met enige detailkritiek,

- Prins Hendrikstraat en Witte de Withstraat/Piet Heinstraat onbevredigend (te smal fietspad, slechts in één richting fietsroute).

Tilburg : - tunneltje bijzonder geslaagd,

- brug over Wilhelminakanaal en Ringbaan Oost bijzonder geslaagd,

- Boomstraat brede gedeelte en Korte Schijfstraat goed,

- Boomstraat smalle gedeelte redelijk,

- Tuinstraat matig,

- Korte Heuvel onbevredigend.

Het zou te ver voeren om in deze samenvatting de bevindingen m.b.t. alle onderzochte vormgevingselementen hier in detail te behandelen. We verwijzen daarvoor naar hoofdstuk 5 van het hoofdrapport.

Op de volgende 3 pagina's worden enkele bevindingen in tabelvorm gepresenteerd. Vervolgens wordt een nadere uitwerking ervan gegeven. De belangrijkste conclusies die uit de tabellen 5, 6 en 7 getrokken kunnen worden zijn de volgende:

- duidelijke verschillen in beleving wat betreft verschillende fietsroute gedeelten, zowel in Den Haag als in Tilburg,
- prettig fietsen over de fietsroute hangt in sterke mate samen met de mate waarin de betreffende route gedeelten als veilig worden beleefd,
- drukke (voorrangs)kruisingen op de fietsroute worden als minder veilig beleefd dan de met verkeerslichten beveiligde kruispunten,
- over de ter beveiliging langs de fietsroute aangebrachte drempels in Den Haag zijn de fietsroutegebruikers erg tevreden; de overeenkomstige bulten in Tilburg worden door een deel van de fietsers te hoog gevonden,
- men is zeer tevreden over de verlichting van de fietsroute, zowel in Den Haag als in Tilburg,
- de opvallendheid van de kleur van de fietsroutes wordt goed gevonden,
- fietsers prefereren zeer duidelijk een asfaltverharding boven een tegelverharding.

Tabel 5: De beleving van verschillende fietsroute-onderdelen in Den Haag en Tilburg, vergeleken met de breedte en het karakter daarvan.

Fietsroute- onderdeel	Breedte en karakter van fietspad en straat				Beleving van dit fietsroute- onderdeel					
	breedte fietspad (meters)	soort fietspad	totale straat- breedte (meters)	soort straat	Beleving Fietsgenoege pret- tig	neu- traal	niet prett.	Beleving veiligheid vol- doende veilig	geen mening	onvol- doende veilig
Fietsroute Den Haag										
Albardastraat	4.00	twee- richting	> 20 m	woning Scholen	49%	44%	7%	72%	20%	8%
Mient	4.00	twee- richting	> 20 m	woning scholen	53%	40%	7%	74%	10%	16%
Weimarstraat	3.50	twee- richting	16 m	winkel- straat	48%	33%	19%	64%	7%	29%
Pr. Hendrikstraat	2.00	één- richting	14 m	winkel- straat	27%	40%	33%	44%	16%	40%
Witte de Withstraat/ Piet Heinstraat	1.80	één- richting	12 m	winkel- straat	22%	37%	41%	37%	17%	46%
Fietsroute Tilburg										
Spoordijk	4.50	twee- richting	vrijliggend fiets- pad langs spoorlijn		60%	35%	5%	81%	16%	3%
Tivolistraat	4.00	twee- richting	15 m	deels winkelstr.	38%	48%	14%	64%	19%	17%
Korte Heuvel	2 x 2.00	twee- richting*)	12 m	winkel- straat	27%	43%	30%	45%	9%	46%
Pieter Vroedeplein	4.50	twee- richting	tussen plein en winkelcentrum		36%	41%	24%	62%	10%	38%
Tuinstraat*)	3.00	twee- richting*)	8 m won.		38%	46%	16%	66%	10%	24%
Korte Schipfstraat*)	2 x 1.80	twee- richting	19 m	bedr. scholen	48%	46%	6%	76%	15%	10%
Boomstraat, smalle gedeelte**)	3.00	twee- richting*)	8 m won.		32%	47%	21%	59%	14%	27%
Boomstraat, brede gedeelte**)	4.00	twee- richting	18 m won.		59%	38%	3%	80%	16%	4%
tungelhe onder de Ringbaan West	2 x 1.80	twee- richting	vrijliggend fiets- pad met smal voet- gangspad		53%	32%	15%	77%	11%	12%

*) Op de Korte Heuvel, in de Tuinstraat, en in het smalle gedeelte van de Boomstraat treft men een niet van de autorijbaan afgescheiden fietspad aan, doch fietspaden die alleen in verhardingstype en kleur (hoofdepaars) van de autorijbaan zijn onderscheiden. Er kunnen daardoor voor fietsers gemakkelijk conflicten met het autoverkeer ontstaan.

**) In Tilburg is de fietsroute in de Tuinstraat, de Korte Schipfstraat en de Boomstraat verboden voor bromfietzers.

Tabel 6:

F I E T S R O U T E D E N H A A G		TEVREDEN	ONTEVREDEN
<u>Het gevoel van veiligheid :</u>			
- op met verkeerslichten geregelde kruispunten		61 %	17 %
- op belangrijke niet-geregelde (voorrangs)kruisingen		49 %	27 %
- op ondergeschikte niet-geregelde (voorrangs)kruisingen		49 %	13 %
F I E T S R O U T E T I L B U R G		TEVREDEN	ONTEVREDEN
<u>Het gevoel van veiligheid :</u>			
- op met verkeerslichten geregelde kruispunten		70 %	16 %
- op belangrijke niet-geregelde (voorrangs)kruisingen		51 %	33 %

1) De som van het percentage "tevreden" en het percentage "ontevreden" is steeds minder dan 100%. Het verschil van deze som met 100% is het percentage fietsers dat geen mening of geen oordeel heeft.

Tabel 7:

F I E T S R O U T E S D E N H A A G E N T I L B U R G		TEVREDEN	ONTEVREDEN
- <u>de beleving van de hoogte van de langs de fietsroute aangebrachte drempels of bulten bij het de fietsroute oprijden of afrijden :</u> (ontevreden = men vindt ze lastig)			
- de drempels in Den Haag		79 %	16 %
- de bulten in Tilburg		57 %	34 %
- de wijze van scheiding met het treinverkeer langs de Spoordijk in Tilburg		61 %	6 %
- de aanleg van een tunneltje onder de Ringbaan West in Tilburg		81 %	13 %
- <u>de verlichting van de fietsroute des avonds :</u>			
- in Den Haag		59 %	4 %
- in Tilburg		55 %	8 %
- <u>de opvallendheid van de kleur van de fietsroute :</u>			
- in Den Haag		72 %	21 %
- in Tilburg		90 %	8 %
- <u>de voorkeur voor asfalt of tegels voor de fietsroute :</u>		PREFEREERT ASFALT	PREFEREERT TEGELS
- in Den Haag		85 %	2 %
- in Tilburg		56 %	9 %

De relatie tussen fietsroute-beleving en breedte en karakter van de fietsroute

Uit tabel 5 blijkt dat naarmate de fietsroute smaller is, het percentage fietsroutegebruikers dat tevreden is over het fietsgenoegen en de mate van veiligheid afneemt, en het percentage fietsroutegebruikers dat hierover ontevreden is toeneemt.

Dit geldt in grote trekken zowel voor Den Haag als voor Tilburg. In Tilburg is er één uitzondering op de geconstateerde relatie: de vrij brede fietsroute bij het Pieter Vreedeplein wordt in sterke mate onvoldoende veilig en niet zo prettig gevonden. Dit heeft echter een oorzaak die niet in de breedte van het fietspad besloten ligt, maar in het karakter van de situatie ter plaatse: de fietsroutegebruikers hebben er nogal last van overstekende voetgangers.

Uiteraard spelen ook nog andere factoren een rol in de waardering van de fietsroutegedeelten, zoals het één- of tweerichtingsverkeer of het soulaas dat men in de centrumgebieden van de fietsroute in Tilburg heeft doordat bromfietzers daar niet op het relatief smalle fietspad mogen rijden.

In Den Haag in de Prins Hendrikstraat, de Witte de Withstraat en de Piet Heinstraat varieert de fietspadbreedte - voor éénrichtingsverkeer - tussen 1,80 en 2,00 meter; de situatie wordt daar relatief onprettig en onveilig gevonden doordat de andere richting géén eigen fietspad heeft, en het - zoals uit opmerkingen van geëinquêteerden bleek - geregeld voorkwam dat fietsers het fietspad in de niet toegestane richting berijden. Ook brommers die daar de fietsers passeren maken de situatie op deze fietsroutegedeelten voor fietsers minder prettig en minder veilig.

De Tilburgse Korte Schijfstraat, waar per fietsrichting ook slechts een pad van 1,80 meter beschikbaar is, wordt vrij positief ervaren, doch de situatie is hier zeer verschillend van die in de eerder genoemde straten in Den Haag: het is geen winkelstraat, voor beide rijrichtingen is er een fietspad, de straat als totaal is véél breder en er mogen hier geen bromfietsen op het fietspad rijden.

Beleving van de verschillende toegepaste kruispunt-oplossingen

Voor de kruising van een fietsroute met een belangrijke verkeersweg zijn in het algemeen drie oplossingen mogelijk: over de verkeersweg heen met een viaduct, er onder door met een tunnel of een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. In Tilburg zijn alle drie oplossingen toegepast: de fietsroute kruist de Ringbaan Oost met een viaduct, de Ringbaan West via een tunnel, andere belangrijke verkeerswegen zoals Spoorlaan en Heuvelring gelijkvloers met verkeerslichten.

Uit het onderzoek bleek dat de meeste fietsroutegebruikers een ongelijkvloerse kruising prefereren boven een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. Het fietsroute gedeelte dat het viaduct over de Ringbaan Oost bevat (Spoordijk) wordt dan ook zowel wat betreft prettig fietsen als veiligheid het hoogst gewaardeerd, terwijl ook het tunneltje onder de Ringbaan West één van de hoogste waarderingen krijgt (zie tabel 5). Uit andere vragen bleek dat fietsers zeer veel waarde hechten aan het vlot kunnen opschieten over de fietsroute en dat de Tilburgers juist ook ten aanzien van dit aspect aan viaduct en tunneltje een grote verbetering te danken hebben ten opzichte van de vroegere situatie, waarbij het kruisen van de Ringbaan oponthoud veroorzaakte. De voorkeur voor een ongelijkvloerse oplossing wordt ook bevestigd door de grote aantallen fietsers die thans hun route door de tunnel kiezen (oktober 1978: 4134 fietsers).

Voor een viaduct, respectievelijk een tunnel, zijn op- en afritten nodig, en gevraagd werd of de in Tilburg toegepaste hellingen daarvan (1 : 40 voor het viaduct en 1 : 25 voor de tunnel) voldoende glooiend waren en niet te steil. Slechts 11% vond de oprit bij het Wilhelminakanaal te steil en 19% vond de helling bij de tunnel te steil.

In de tunnel is een - noodzakelijke - bocht gemaakt, maar slechts 19% vond deze bezwaarlijk. Het enige bezwaar dat men tegen de tunnel heeft, is dat men het gevaarlijk vindt wanneer bromfietzers in de tunnel passeren: 67% van de fietsers vindt deze situatie gevaarlijk, en de meerderheid daarvan vindt dat gepasseerd worden door bromfietzers in de tunnel gevaarlijker is dan daarbuiten. Dit kan overigens ook zijn

veroorzaakt door de toepassing van een middennaald in de tunnel, waardoor twee gescheiden rijbanen zijn ontstaan, die wat smaller aandoen dan de aansluitende fietsroutedelen.

Op de fietsroutes zijn bij de gelijkvloerse kruisingen tweeërlei oplossingen toegepast: met verkeerslichten geregelde kruisingen, waarbij de fietsroutegebruikers een voorkeursbehandeling krijgen, waardoor kortere wachttijden optreden, en "voorrangskruisingen", waarbij de fietsroutegebruikers voorrang hebben boven al het kruisende verkeer. Het autoverkeer dat parallel aan de fietsroutes rijdt, heeft daarbij ook voorrang op het kruisende en afslaande verkeer.

Deze "voorrangskruisingen" van de fietsroute zijn niet alleen gemarkeerd door de door de wet voorgeschreven verkeersborden, maar door middel van een speciale vormgeving werd getracht deze voorrangssituatie te accentueren: zo is het fietspad zonder niveauverschil doorgetrokken over de kruising, zodat het verkeer uit kruisende straten het fietspad moet oversteken en niet andersom. Daarbij zijn in de kruisende straten drempels of bulten aangebracht om de auto's te doen afremmen of ze attent te maken op de bijzondere voorrangssituatie.

In het onderzoek werden niet alleen aan de fietsroutegebruikers, doch ook aan automobilisten die geregeld de fietsroute kruisen, zodanige vragen gesteld, dat de op deze wijze ingerichte voorrangskruisingen konden worden geëvalueerd.

Het blijkt dat de voorrangskruisingen over het algemeen iets minder veilig gevonden worden dan de met verkeerslichten geregelde kruispunten, zowel in Den Haag als in Tilburg, al is het verschil niet spectaculair. Niettemin geven de gegeven antwoorden wel aanleiding om pogingen te ondernemen de veiligheid op de voorrangskruisingen te verhogen. Ook uit de antwoorden op andere vragen blijkt dat een minderheid van ongeveer een kwart van de fietsroutegebruikers niet tevreden is met sommige voorrangskruisingen: zij zouden de voorrangsregelingen vervangen willen zien door een verkeerslichtenregeling. Het percentage dat op sommige door verkeerslichten geregelde kruispunten liever een voorrangsregeling zou hebben, is daarentegen te verwaarlozen.

In de beantwoording van de zogenaamde "open" vragen waarbij spontane commentaren op de fietsroute werden gestimuleerd, werd zeer vaak de opmerking gemaakt dat de voorrangskruisingen telkens weer spanning oproepen omdat men daar extra waakzaam moet zijn voor onverwacht kruisende auto's die niet of niet tijdig stoppen.

Op een desbetreffende rechtstreekse vraag antwoordde zowel in Tilburg als in Den Haag ongeveer een kwart van de fietsroutegebruikers daar vaak tot heel vaak last van te hebben, en nog een een kwart zei dat men daar soms last van had.

Wat betreft het passeren van drempels of bulten door afslaande fietsers, bleek slechts 10% van de Haagse fietsroutegebruikers deze als lastig te ervaren; in Tilburg, waar de toegepaste bulten hoger zijn, vond 34% ze lastig, vooral bij nat weer.

Beleving van enkele algemene vormgevingselementen

De voorkeur voor asfalt of tegels: In Den Haag blijkt een zeer sterke voorkeur voor asfalt als wegdek; 85% vindt het op asfalt prettiger fietsen, slechts 2% vindt het op tegels prettiger fietsen, 12% heeft geen voorkeur.

In Tilburg hebben de fietsroutegebruikers eveneens een voorkeur voor asfalt, doch minder uitgesproken: 56% vindt het op asfalt prettiger fietsen en 9% op een tegelwegdek, 35% van de Tilburgse fietsroutegebruikers heeft geen voorkeur. Mogelijk heeft het geringe enthousiasme voor asfalt in Tilburg te maken met het feit dat ten tijde van de enquête sommige fietsroute gedeeltes die in asfalt werden uitgevoerd (het tunneltje) nog niet geheel afgewerkt waren, waardoor het wegdek er minder prettig was (roosters die boven het wegdek uitstaken, slechte afwatering).

Overigens zijn de uitkomsten voor deze vraag in dit belevingsonderzoek in overeenstemming met de uitkomsten op een gelijksoortige vraag die in het gebruiksonderzoek was gesteld.

De opvallendheid van de kleur van de fietsroute: Vrijwel alle fietsroutegebruikers vinden dat de speciale rode kleur van het fietspad voldoende opvalt.

De tevredenheid over de verlichting van de fietsroute: Over het algemeen blijkt men zeer tevreden over de verlichting van de fietsroute; klachten komen nauwelijks voor.

E. Hoe ervaren automobilisten de voorrangskruisingen van de fietsroute zoals deze gerealiseerd zijn ?

Zowel in Den Haag als in Tilburg is het meerendeel van de automobilisten van mening dat de drempels, resp. bulten die langs de fietsroutes zijn aangelegd om de auto's te laten afremmen, goed gemaakt zijn en aan hun doel beantwoorden. Een minderheid heeft kritiek die erop berust dat men ze als te lastig of als te hoog ervaart : deze kritiek toont echter aan dat de drempels of bulten goed merkbaar zijn.

De voorrangskruisingen worden door de automobilisten echter nogal onoverzichtelijk gevonden : zij hebben in het algemeen in grote mate moeite om er de fietsers en bromfietzers op de route tijdig te zien aankomen. Voor een deel zijn de bij de kruisingen geparkeerde auto's daar de oorzaak van omdat ze het zicht op de fietsroute kunnen belemmeren.

4. EINDEVALUATIE VAN DE FIETSRoutes VANUIT HET BELEVINGSONDERZOEK.

De konklusies die uit de in het voorgaande kort samengevatte uitkomsten van het kwalitatieve evaluatieonderzoek kunnen worden getrokken, zijn de volgende :

1. De beoogde hoogwaardigheid van de fietsroutes wordt door de fietsroutegebruikers duidelijk beleefd : op de fietsroute ervaart het overgrote deel van de fietsers een grotere veiligheid, een verhoogd rijcomfort en een betere doorstroming, waarbij ook de aankleding van de fietsroute duidelijk geapprecieerd wordt.
2. Kwalitatief gezien mag de Haagse fietsroute, op het gedeelte ten noordoosten van de Koningin Emmakade na, goed geslaagd geacht worden.
De fietsroute in Tilburg mag als zodanig, op sommige centrumgedeelten na (Tuinstraat en Korte Heuvel) zéér goed geslaagd geacht worden.
3. De genoemde gedeelten * in Den Haag ten noordoosten van de Koningin Emmakade, in Tilburg de Tuinstraat en de Korte Heuvel, vormen de zwakke gedeelten van de fietsroutes, voornamelijk omdat daar de scheiding met het autoverkeer niet volledig kon worden doorgevoerd wegens de te smalle straten.
4. Als het sterke punt van de fietsroutes wordt door de fietsers de eigen rijbaan die afgescheiden is van het autoverkeer ondervonden, waardoor men op de fietsroute veiliger en rustiger kan fietsen; als zwakke punt ervaren de fietsroutegebruikers de onvoldoend veilig geachte voorrangskruisingen die steeds grote waakzaamheid vereisen alsmede overige gedeelten van de fietsroute waar weer een direkte konfrontatie of menging met het autoverkeer optreedt : de onder sub 3 genoemde routegedeelten.

5. De aanleg van fietsroutes bevordert de kwaliteit van het fietsen aanmerkelijk voor diegenen die het gebruik van de fietsroute in hun verplaatsingspatroon kunnen inpassen doordat de fietsroute voor hen geen omweg is.

Omdat fietsers echter zoveel mogelijk de kortste route rijden, en ook voor een hoogwaardige fietsroute geen of nauwelijks een omweg willen maken - al prefereren ze het rijden over zulk een fietsroute - , zullen tracés voor fietsroutes dus zodanig gekozen moeten worden dat ze bestaande fietsersstromen kunnen opvangen.

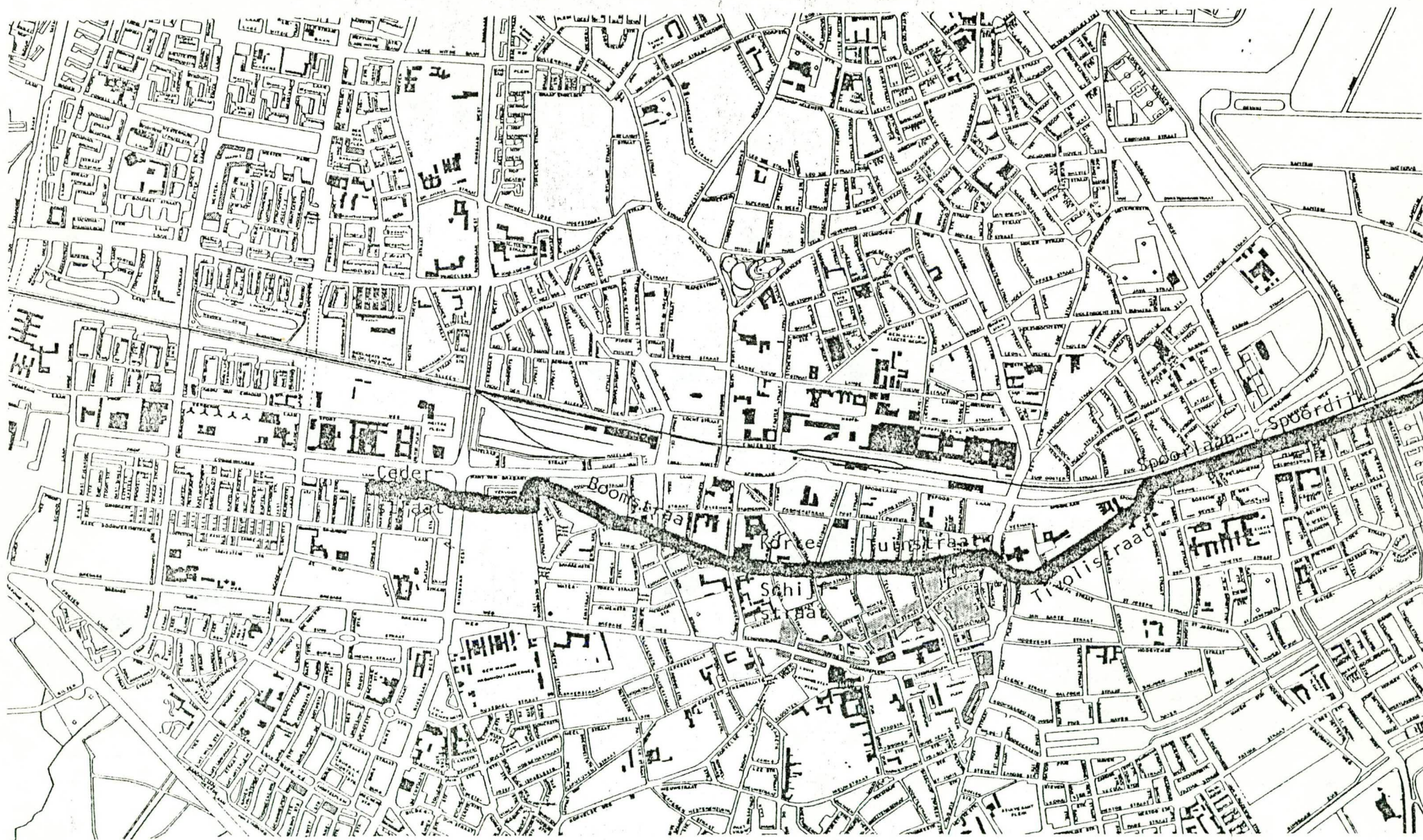
Fietsroutes blijken wel in staat om fietsersstromen van parallelle routes tot zich te trekken mits de afstand tot die parallelle routes niet te groot is, ofwel als de fietsroute in staat is ook voordelen te bieden van een snellere verbinding zoals in Tilburg duidelijk het geval is.

PLATTEGROND VAN STADSGEDEELTE VAN DEN HAAG MET INGETEKENDE FIETSRUTE



De fietsroute (met dikke lijn ingetekend), loopt door : Albardastraat - Mient - Weimarstraat - Prins Hendrikstraat - Witte de Withstraat - Piet Heinstraat.

PLATTEGROND VAN STADSGEDEELTE VAN TILBURG MET INGETEKENDE FIETSRUTE



De fietsroute (met dikke lijn ingetekend) loopt door : Cederstraat - Boomstraat - Korte Schijfstraat - Tuinstraat - Korte Heuvel - Tivolistraat, en langs de Spoorlaan en de Spoordijk.

BIJLAGE A

UITWERKING VAN DE VIJF HOOFDVRAAGSTELLINGEN VOOR HET ONDERZOEK TOT KONKRETE VRAAGPUNTEN.

In deze bijlage worden de 5 in de inleiding genoemde hoofdvraagstellingen voor zover nodig nader toegelicht, en de uitwerking daarvan tot konkrete vraagpunten voor het onderzoek, weergegeven. Per vraagpunt wordt vermeld in welke paragraaf van het hoofdrapport de bevindingen daarover worden gerapporteerd.

- (A) Hoe wordt de aanwezigheid van de huidige fietsroute gewaardeerd door verschillende groepen verkeersdeelnemers, en wat zijn de redenen voor een positieve of negatieve waardering.

Vanuit deze hoofdvraagstelling werden de volgende konkrete vraagpunten geformuleerd :

- | | BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD IN
HOOFDRAPPORT,
PARAGRAAF: |
|--|--|
| A1) In welke mate staan verschillende groepen verkeersdeelnemers in de betrokken stadsdelen er positief of negatief tegenover dat er een speciale fietsroute is aangelegd, en waarom . | 2.1.,2.2.,2.3 |
| A2) Heeft de realisatie van de huidige fietsroute wijziging gebracht in de houding tegenover het idee van een fietsroute zoals die bestond vóór de aanleg daarvan. | 2.4. |
| A3) In welke mate staan verschillende groepen verkeersdeelnemers positief of negatief tegenover uitbreiding van het fietsroutenet in de stad, en waarom . | 2.5.,2.6.,2.7. |
| A4) Wat valt er in het algemeen te zeggen over de houding van verschillende groepen verkeersdeelnemers tegenover de aanleg van stedelijke fietsroutes . | 2.8.,2.9. |

(B) Hoe beleven fietsers en bromfietsers het gebruik van de fietsroute, in vergelijking tot het fietsen, resp. bromfietsen vóórdat de route er was.

De fietsroutes hebben tot doel om het fietsen en het bromfietsen in de stad veiliger en prettiger te maken, en de reistijden voor de fietsers en bromfietsers te bekorten.

De vraagstelling (B) werd gekonkretiseerd in vraagpunten die op deze aspecten betrekking hebben.

Deze vraagpunten waren de volgende :

BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD
IN PARAGRAAF : ')

- | | |
|---|-------------------|
| B1) Hoe wordt door de fietsroutegebruikers de kwaliteit van de fietsroute als geheel, beleefd . | 3.1. |
| B2) Welke voordelen ervaart men van het fietsen op de fietsroute . | 3.2.,3.3.,3.6. |
| B3) Welke bezwaren ervaren fietsroutegebruikers van het gebruik van de fietsroute . | 3.4.,3.5.,3.6. |
| B4) In welke mate vindt men de fietsroute er leuk uitzien, en waardoor komt dat . | 3.7.,3.11.,3.12. |
| B5) In welke mate vindt men het op de fietsroute prettiger fietsen als voorheen, en waarom . | 3.8.,3.11.,3.12. |
| B6) In welke mate vindt men de fietsroute vlotter opschieten als voorheen, en waarom . | 3.9.,3.11.,3.12. |
| B7) In welke mate voelt men zich op de fietsroute veiliger als voorheen, en waarom . | 3.10.,3.11.,3.12. |
| B8) Hoe beleven de fietsroutegebruikers het gezamenlijk gebruiken van de fietsroute door fietsers en bromfietsers . | 3.13. |
| ') De bevindingen bij de bromfietsers zijn voor alle onderwerpen gerapporteerd in paragraaf | 3.14. |

(C) Wat valt er vanuit het kwalitatieve onderzoek te zeggen over het effect van de fietsroute op de mate van fietsgebruik en op de routekeuze.

Bij een grote steekproef werd het effect van de fietsroute op fietsgebruik en op routekeuze onderzocht in het parallel gehouden gebruiksonderzoek.

In dit kwalitatieve onderzoek zou aanvullende informatie worden verzameld die ten doel had om van bevindingen die het gebruiksonderzoek zou opleveren zo mogelijk de achtergronden te kunnen belichten en deze bevindingen beter te kunnen verklaren.

Doordat in dit kwalitatieve onderzoek een kleinere en op andere wijze getrokken steekproef werd ondervraagd, zou de gevonden informatie zich niet lenen tot kwantificerende uitspraken.

Doordat evenwel de vragenlijst uitgebreider en indringender kon zijn, kon daarmee achtergrondinformatie worden verzameld, die gekoppeld kon worden aan de antwoorden op de vragen die overeenkomstig waren aan die welke in het gebruiksonderzoek werden gesteld.

De vraagpunten in dit belevings-onderzoek waren de volgende :

BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD
IN PARAGRAAF :

C1) Welk effect heeft de fietsroute op de mate van fietsgebruik, resp. in het algemeen, voor woon-werk-vervoer, voor het vervoer naar het stadscentrum door huisvrouwen als ze er gaan winkelen, en voor overige niet-gedwongen verplaatsingen .

4.1. t/m 4.4.

C2) Welk effect heeft de fietsroute op de routekeuze door resp. fietsgebruikende werkenden in hun woon-werk-verplaatsingen, en door huisvrouwen als ze op de fiets naar het stadscentrum gaan om er te winkelen .

4.5. t/m 4.7.

- C3) Welke zijn de motieven om al dan niet de fietsroute te kiezen voor resp. de woon-werk-ritten en door huisvrouwen voor de ritten naar en van het stadscentrum als ze er gaan winkelen. 4.8., 4.9.

In het kader van deze hoofdvraagstelling werd ook nog een vraag toegevoegd betreffende het effect van de fietsroute op het kopen in winkels langs de fietsroute. Gezien de kleine selecte steekproef zou echter over dit vraagpunt eveneens slechts indicatieve informatie kunnen worden ingewonnen die zich niet leent voor kwantificering.

- C4) In hoeverre stimuleert de fietsroute bij fietsroutegebruikers het kopen in winkels die langs de fietsroute gelegen zijn (uitsluitend te vragen in Den Haag) . 4.10.

- (D) Hoe worden diverse onderdelen en vormgevingselementen van de fietsroutes in Den Haag en Tilburg door de gebruikers ervan beleefd.

Deze hoofdvraagstelling ten behoeve van de Studiegroep "Vormgeving" betrof het verkrijgen van een naar afzonderlijke vormgevingselementen gedifferentieerde evaluatie van de gebruikersbeleving m.b.t. de gekozen vormgeving voor de fietsroutes, teneinde daaruit te kunnen konkluderen in hoeverre diverse vormgevingselementen al dan niet geslaagd geacht kunnen worden.

Als criterium voor het al dan niet geslaagd zijn van een vormgevingselement bij een gebruiker, willen wij hanteren het al dan niet tevreden zijn van deze gebruiker over het effect dat het betreffende vormgevingselement beoogt.

Bijvoorbeeld : wanneer een vormgevingselement beoogt het beveiligen van een kruispunt, is het criterium of de gebruiker van het kruispunt dit kruispunt voldoende veilig vindt of niet.

De Studiegroep "Vormgeving" heeft een lijst met de diverse vormgevingselementen opgesteld, waarvan evaluatie gewenst was. In onderling overleg tussen de onderzoekers en de Studiegroepen "Vormgeving" en "Beleving" werd deze uitgewerkt tot de hierna volgende lijst met vraagpunten voor het onderzoek. Vanuit deze vraagpunten werden door de onderzoekers de vragen voor de geënquêteerden geformuleerd, die ter goedkeuring aan de Studiegroep "Vormgeving" werden voorgelegd.

(N.B. Geënquêteerden werden slechts ondervraagd over dié vormgevingselementen die zij uit eigen (gebruiks)-ervaring kennen. Daartoe werden vragen gesteld in welke mate men elk van diverse onderscheiden fietsroute-gedeelten gebruikt).

Hieronder volgen de uitgewerkte vraagpunten.

BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD
IN PARAGRAAF :

ALGEMEEN: FIETSGENOEGEN EN VEILIGHEIDSBELEVING OP FIETSROUTEGEDEELTEN

- D1) Beleving van de kwaliteit van het fietsen (prettig, gewoon, niet prettig) op diverse onderscheiden fietsroute-gedeelten. 5.1.
- D2) Mate waarin elk van de onderscheiden fietsroute-gedeelten als voldoende veilig beleefd worden. 5.2.,5.8.

BREEDTE VAN DE FIETSRROUTE :

- D3) Mate van tevredenheid over de breedte van de fietsroute, en mate waarin klachten geuit worden over onvoldoende breed gevonden fietsroute-gedeelten . 5.3.

KRUISPUNTEN :

- D4) Mate waarin diverse belangrijke kruispunten op de fietsroute als voldoende veilig beleefd worden 5.4.
- D5) Mate van tevredenheid over de oplossingen die op afzonderlijke kruispunten gekozen zijn om de fietsers op de fietsroute te beveiligen tegen kruisende auto's (voorrangskruisingen versus verkeerslichtenregeling). 5.5.,5.6.,5.9.

A6

D6) Mate van tevredenheid over de fasering van de verkeerslichten op diverse kruispunten (voldoende gunstig voor de gebruikers van de fietsroute of niet). 5.7.

TOEGANKELIJKHEID FIETSRUTE :

D7) Toegankelijkheid van de fietsroute voor fietsers vanuit kruisende straten, wat betreft de hoogte van de aangebrachte drempels, resp. bulten. 5.10

SCHEIDING MET ANDERE VERKEERSOORTEN, FIETSRUTEGEDEELTEN WAAR DIT MOEILIKHEDEN OPLEVERDE :

D8) Mate van hinder van andere verkeersdeelnemers (overstekende voetgangers, op het fietspad parkerende auto's, laden en lossen van auto's) op gedeelten van de fietsroute waar de scheiding met deze verkeersdeelnemers niet (volledig) kon worden doorgevoerd. 5.11., 5.12., 5.13.

D9) Beleving van fietsroute gedeelten waar scheiding met het autoverkeer niet of niet voldoende kon worden doorgevoerd (Tuinstraat in Tilburg, tussen Valkenboslaan en Valkenboskade in Den Haag). 5.18., 5.19.

D10) De beleving van de oplossing van een éénrichtingfietspad waar ruimtegebrek een tweerichtingfietspad onmogelijk maakte. (Witte de Withstraat in Den Haag). 5.15.

D11) De beleving van het oversteken op de fietsroute van de ene straatzijde naar de andere, op enkele punten van de fietsroute in Den Haag (bij Kamperfoeliestraat, bij Valkenboslaan). 5.16., 5.18.

DIVERSE VORMGEVINGSELEMENTEN OP EN LANGS DE FIETSRUTE

D12) De beleving van de hoogte van de stoepranden langs sommige gedeelten van de fietsroute. 5.14.

D13) De beleving van overige speciale vormgevingselementen die op bepaalde punten zijn aangebracht. 5.20., 5.21.

D14) De markering van de fietsroute op enkele kruispunten met moeilijke oplossingen. 5.17.,5.22.

TILBURG : TUNNELTJE, VIADUKT, FIETSPAD LANGS SPOORLIJN

D15) De beleving van de op- en afrit bij de brug over het Wilhelminakanaal. 5.23.

D16) De beleving van het fietsen langs de spoorlijn in verband met het treinverkeer . 5.24.

D17) De beleving van het tunneltje onder de Ringbaan-West. 5.25.

D18) De voorkeur voor een tunneltje, viaduct, of gelijkvloerse kruising met stoplichten,
waar de fietsroute een grote verkeersweg kruist. 5.26.

DE FIETSRUTEVERLICHTING

D19) De mate van tevredenheid over de verlichting van de fietsroute. 5.27.

WEGDEK FIETSRUTE : MATERIAAL EN KLEUR ')

D20) De voorkeur voor asfalt of tegels als wegdek voor de fietsroute. 5.28.

D21) De mate waarin de kleur van de fietsroute voldoende duidelijk gevonden wordt. 5.29.

In het algemeen zijn deze vraagpunten slechts onderzocht voor de fietsers, omdat het aantal bromfietsers in de steekproef zeer gering was. Slechts ten aanzien van de vraagpunten D3, D20 en D21 is de mening van de bromfietsers eveneens nagegaan. ')

') Voor de meningen van de bromfietsers t.a.v. deze vraagpunten, zie paragraaf 5.30.

(E) Hoe ervaren automobilisten de voorrangskruisingen van de fietsroute zoals deze gerealiseerd zijn.

Deze hoofdvraagstelling werd in 2 vraagpunten onderverdeeld :

BEVINDINGEN
GERAPPORTEERD
IN PARAGRAAF :

E1) Hoe ervaren de automobilisten de voor hen bij de voorrangskruisingen aangebrachte drempels.

6.1.

E2) In hoeverre hebben de automobilisten bij deze voorrangskruisingen voldoende of onvoldoende uitzicht op de over de fietsroute aankomende fietsers en bromfietzers.

6.2.

Uitgaande van alle hier genoemde vraagpunten werden de vragenlijsten voor het onderzoek opgesteld. Dit wordt nader besproken in paragraaf 1.5. van het hoofdrapport.

