Platform WOW

Fietsbeleving: welke onderzoeksvragen zijn er?

Inventarisatie van onderzoeksvragen fietsbelevingsonderzoek

11-03-2022

Waarom deze bijeenkomst?

- In 2021 heeft Platform WOW samen met wegbeheerders het wegbelevingsonderzoek automobilisten uitgezet. Wegbeheerders gaven toen aan ook behoefte te hebben aan een fietsbelevingsonderzoek.

- In 2016 heeft WOW een fietsbelevingsonderzoek uitgezet. Dit willen we herhalen, maar:
  - in de afgelopen vijf jaar is er veel veranderd op fietsgebied
  - meerdere wegbeheerders/organisaties deden in de afgelopen jaren onderzoek onder fietsers.

Dus: Eerst nagaan wat er aan onderzoek al ligt en welke vragen er zijn om zo het onderzoekbudget efficiënt in te zetten.

Wat gaan we doen?

- Presentatie: resultaten van onze zoektocht
  - Terug naar het begin: het fietsbelevingsonderzoek van Platform WOW 2016
  - In het oog springende veranderingen op fietsgebied
  - Van brede inventarisatie fietsersonderzoeken ...
  - ... naar fietsbelevingsonderzoek: welke aspecten zijn onderzocht?
- Brainstorm in groepen
  - Wat willen we nog weten?
- Inventarisatie onderzoeksvragen
  - Keuze: onderzoek uit 2016 herhalen of een onderzoek opnieuw inrichten?
  - Wie wil meedenken/meekijken met het onderzoek?
- Vervolg: onderzoeksvoorstel en aanbesteding

Even met de tijden erbij

10.15 uur:	Presentatie van thema's en soort informatie uit de verzamelde rapporten
10.45 uur:	Brainstorm in groepen over mogelijke onderzoeksvragen
11.30 uur:	Inventarisatie onderzoeksvragen en deelname aan het onderzoek
12.00 uur:	Einde bijeenkomst met aansluitend lunch

Volgende week komt alle informatie (deze presentatie, de bronnenlijst en het document met samenvattingen van de rapporten) op de site van WOW.

Terug naar het begin: fietsbelevingsonderzoek 2016

- *Hoe waarderen Nederlandse fietsers de fietsroutes van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen?*
- Aan het onderzoek deden 11 gemeenten, 12 provincies, 3 waterschappen en RWS mee.
- Onderzoek onder gebruikers fietsroutes per wegbeheerder: wegbeheerders droegen fietsroutes aan -> respondenten hadden daar minstens één keer op gefietst in de vier weken voor het onderzoek.
- Online enquête, n=8683.

Per type wegbeheerder is gevraagd naar:

Algemene tevredenheid en belang					
Kwaliteit	Veiligheid	Sociale veiligheid	Doorstroming	Voorzieningen	Aantrekkelijkheid
- *opgeruimde en schone route* - *rijcomfort* - *staat van het wegdek* - *breedte van het fietspad* - *zichtbaarheid markeringen* - *verlichting*	- *spoorweg overgangen* - *duidelijkheid kruispunten en rotondes* - *bus- en trambaan* - *overzicht (kruisingen en omgeving)* - *scheiding andere weggebruikers* - *overgang fietspad-berm* - *oversteekplaatsen* - *obstakels (paaltjes)*	- *gevoel van veiligheid overdag* - *gevoel van veiligheid in schemering* - *gevoel van veiligheid in het donker*	- *hinder van andere weggebruikers* - *hinder verkeerslichten* - *hinder kruisingen met voorrang* - *drukte door fietsers* - *anders..*	- *bewegwijzering* - *stallings-mogelijkheden* - *wachttijd-voorspellers* - *rustplaatsen* - *oplaadpunten*	- *kortste route* - *landschappelijk mooie route* - *kwaliteit van de fietsroute* - *overlast gemotoriseerd verkeer* - *aansluiting andere vervoerswijzen* - *anders…*

Opbrengst

- Er is natuurlijk ook gevraagd naar achtergrondvariabelen als fietsfrequentie, soort fiets, doel van de rit, tijd van de rit en leeftijd, opleiding, geslacht.
- Resultaat: wat gaat er goed en wat kan er beter?
  - Tekstueel algemeen en per type wegbeheerder
  - In een prioriteitenmatrix grafisch weergegeven per type wegbeheerder
  - In een top 5 tevredenheid en ontevredenheid per wegbeheerder

56 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, RWS

	Top 5 (zeer) tevreden		Top 5 (zeer) ontevreden
1	Algemeen oordeel (89%)	1	Rustplaatsen (15%)
2	Kwaliteit van de fietsroutes (88%)	2	Breedte van het fietspad (13%)
3	Bewegwijzering (83%)	3	Verlichting (13%)
4	Doorstroming (82%)	4	Oplaadpunten voor elektrische fietsen (11%)
5	Spoorwegovergangen (82%)	5	Wachttijdvoorspellers (11%)

Voorbeeld prioriteitenmatrix

Enkele bevindingen uit 2016

- Algemene tevredenheid over fietsroutes in Nederland is hoog.
- Op de aspecten **kwaliteit**, **verkeersveiligheid**, **doorstroming** en **aantrekkelijkheid** scoren de wegbeheerders goed, wel zijn er verschillen tussen de wegbeheerders. Zo scoren gemeenten hoog op verlichting en de andere wat lager. Tegelijkertijd scoren de gemeenten op alle deelaspecten iets lager dan de andere wegbeheerders (maar nog steeds voldoende of ruim voldoende).
- Op voorzieningen scoren alle wegbeheerders lager dan op de andere aspecten, maar respondenten vinden dat iets minder belangrijk dan andere aspecten.
- Grootste ergernissen: afleiding door de mobiele telefoon, wielrenners die te hard rijden en groepjes fietsers die het fietspad blokkeren.

Relevante ontwikkelingen na 2016

- Maatschappelijk gezien wordt de fiets steeds populairder in Nederland. Er zijn zo'n **23 miljoen fietsen in Nederland** (2000: 16 miljoen).
- Verkoop elektrische fiets is gegroeid. In 2020 oversteeg het aantal verkochte e-bikes het aantal verkochte gewone fietsen. Begin 2021 zijn er bijna 2,5 miljoen elektrische fietsen in ons land (alle cijfers.nl).
- Doelgroepen verschuiven: meer jongeren op elektrische fietsen. Was rond 2016 nog echt iets voor 65+.
- Ook steeds meer verschillende typen elektrische fietsen. Er rijden begin 2021 bijna 27.000 speedpedelecs op de Nederlandse wegen, een stijging van bijna 20% t.o.v. 2020 en ruim 2,5 keer zoveel als in 2016.

Relevante ontwikkelingen na 2016

- Tijdens corona namen woon-werkkilometers af, maar nam het recreatief fietsen toe. Analyse van CBS-cijfers door BOVAG: in 2020 hebben Nederlanders gemiddeld 254 kilometer per persoon recreatief gefietst; een stijging van ruim 30% t.o.v. 2019.
- De elektrische fiets (tot corona-uitbraak) meer voor woon-werkverkeer gebruikt.
- Kortom: de fietswereld is veranderd. Het is ook drukker geworden op de fietspaden en de snelheidsverschillen zijn groter. Beleidsmakers en professionals zijn op zoek naar kennis op verschillende gebieden: er is veel onderzocht de afgelopen jaren!

Brede inventarisatie fietsonderzoeken 2017 tot nu

- Onze vraag naar onderzoek leverde meer dan 50 rapporten op.
- Rijp en groen: van proefschriften tot zelf opgezette quick scans en enquêtes.
- Alles bekeken, 44 rapporten gelezen en allemaal op één A4 samengevat.
- Maken we een document van.

Naam onderzoek	Evaluatie nieuwe wegmarkering op snelfietsroutes: Het effect op beleving en gedrag van weggebruikers
Jaar	2018
Auteurs	Mariëtte Pol- KeuzeWeg Bas Hendriksen -Loendersloot Groep in opdracht van provincie Utrecht
Methode	Gedragsobservaties, enquêteonderzoek en focusgroep
Soort	Experiment/belevingsonderzoek (voor- en nameting)
Thema	Inrichting fietsroutes
Vraag	Om te bepalen of de nieuwe wegmarkering ook daadwerkelijk bijdraagt aan veiliger gedrag en meer comfort biedt, is in deze praktijkproef antwoord gezocht op de hoofdvragen: 1. Hoe beleven de weggebruikers de kenmerkende (nieuwe) aspecten van wegmarkering? 2. Wat is het effect van de kenmerkende (nieuwe) aspecten van wegmarkering op het gedrag van fietsers en automobilisten?
Resultaten	Uit het onderzoek blijkt dat op diverse trajecten de subjectieve verkeersveiligheid verbetert door de nieuwe wegmarkering. Het zicht op het wegverloop van het fietspad is overdag en in het donker sterk verbeterd. Bovendien blijkt uit gedragsobservaties dat door de nieuwe markering automobilisten hun snelheid inhouden voordat zij het fietspad oversteken. Hoewel de afzonderlijke elementen van de nieuwe wegmarkering (licht) positief worden beoordeeld, vinden velen de nieuwe markering wel wat veel van het goede. De meningen zijn met name verdeeld over de dubbele middenmarkering en de blauwe middenkleur nabij kruispunten. Mogelijk moeten fietsers nog wennen. De fietsers zijn vooral te spreken over de reflecterende en voelbare kantmarkering, lange midden-markering en blokmarkering naar buitenkant fietspad.
Opmerkingen	Veel specifieke kennis over markeringen in conclusies en aanbevelingen

Brede inventarisatie fietsonderzoeken 2017 tot nu

- De 44 rapporten hadden met elkaar gemeen dat in al die onderzoeken fietsers (in meer of mindere mate) bevraagd zijn over hun ervaringen.
- *Overall* analyse bleek helaas niet mogelijk, want:
  - Doelgroepen onderzoek verschillen (frequente fietsers, reizigers, Nederlands publiek, jongere of oudere fietsers, recreatieve fietsers, woon-werkfietsers, e-bikers, speedpedelecrijders, reguliere fietsers, wielrenners, etc.).
  - Methodieken en steekproeven verschillen (secundaire analyses, experimenten, online vragenlijsten, enquêteonderzoek op locatie, observaties). Steekproeven lopen uiteen van representatief en enorme aantallen (n=9000) tot n=10 of ‘enkele’ enquêtes.
  - Scope verschilt: soms kort traject, soms alle fietspaden, soms een voorziening of een markering.
  - Verschillende termen (snelfietsroutes, fietsstraten, hoogwaardige fietsroutes) voor hetzelfde?

Brede inventarisatie: wat kunnen we er wel over zeggen?

- Welke thema's zijn veel onderzocht en – in vogelvlucht – wat resultaten.

Onze indeling in thema's:

Aantal gevonden onderzoeken per thema

Fietspaden:
Drukte
Capaciteit
Snelheidsverschillen

8 onderzoeken

Fietspaden:
Wegmarkering
Bewegwijzering

6 onderzoeken

Fietsgebruik
Mobiliteit

7 onderzoeken

Fietsroutes:
Gebruik en
waardering
bepaalde fietsroutes

3 onderzoeken

Algemeen/divers

7 onderzoeken

Fiets:
Parkeren en stallen

3 onderzoeken

Belevingsonderzoek

5 onderzoeken

Evaluaties van
maatregelen

2 onderzoeken

Kennis meeste thema's locatie-specifiek

- Lastig om meer algemene bevindingen te formuleren als het gaat om de thema's: gebruik en waardering specifieke fietsroutes, stallen en parkeren van de fiets en evaluatie van maatregelen. De informatie is vaak heel locatie-specifiek.
- Contextinformatie (thema 4) is vaak beleidsonderzoek. Bijvoorbeeld: kennisinventarisaties, haalbaarheidsstudies (bijvoorbeeld fietsstraten buiten de bebouwde kom). Deze informatie nemen we apart op in de bronnenlijst.
- Over fietsgebruik, mobiliteit en fietspaden (capaciteit, drukte en wegmarkering) zijn er wel wat bevindingen interessant om hier kort te delen.
- Daarna: toespitsen op belevingsonderzoek!

Fietsgebruik/mobiliteit: een paar bevindingen

- De e-fiets vervangt vaak de reguliere fiets en voor woon-werkverplaatsing in regelmatig ook de auto.
- Er zijn vier typen speedpedelecgebruikers: fanatieke rijders, efficiënte rijders, bezorgde rijders en relaxte rijders. Ze verschillen in meningen en gedrag, maar hebben een belangrijke overeenkomst: ze vinden dat de infrastructuur onvoldoende ontwikkeld is op hun route en zijn ontevreden over wetgeving voor speedpedelecs.
- Eén op de drie jongeren maakt gebruik van een elektrische fiets en op basis van de positieve attitude van jongeren t.o.v. dit vervoermiddel zal dat gebruik verder stijgen. LEV's zijn nog niet zo populair.

Fietsgebruik/mobiliteit: een paar bevindingen

- Tijdens de coronacrisis zijn meer mensen gaan fietsen (vooral recreatief) en een groot deel van deze mensen wil dit blijven doen. Men is vooral vaker gaan fietsen voor de gezondheid en beweging.
- Deelfietsen vooral gebruikt door jonge, hoogopgeleide, werkende mannen als alternatief voor het OV en lopen. Parkeergemak en beschikbaarheid van belang.
- Fietsbezit en fietsvaardigheid onder Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse Nederlanders is relatief laag. Ze vinden fietsen onveilig en oncomfortabel. Wel willen ze dat hun kinderen leren fietsen.

Fietspaden: enkele bevindingen

- Drukte en snelheidsverschillen leiden bij de verschillende fietspadgebruikers tot een gevoel van onveiligheid.
- Speedpedelecrijders rijden vaak op het fietspad waar zij eigenlijk op de rijbaan moeten, omdat zij zich op de rijbaan regelmatig onveilig voelen. Ze ervaren onbegrip en onvriendelijk gedrag van automobilisten en vinden de snelheidsverschillen te groot. Zij pleiten voor keuzevrijheid.
- Afwezigheid van gemotoriseerd verkeer op fietspaden levert direct een hoger oordeel van fietsers op. Fietspaden worden daarom in sommige onderzoeken hoger gewaardeerd dan fietsstraten.

Fietspaden: enkele bevindingen

- Bijna negen op de tien fietsers op Utrechtse fietspaden vindt het te druk, 60% heeft daar ook echt last van.
- De snorfiets naar de rijbaan verplaatsen heeft een positief effect op verkeerveiligheid, doorstroming en drukte op fietspaden. Fietsers zijn positief over deze maatregelen en automobilisten en snorfietsers lijken er ook aan te wennen.
- Andere ergernissen, naast snelheidsverschillen, zijn telefoongebruik op de fiets, niet aan de kant gaan, slingeren of spookrijden.

Fietspaden: wegmarkering en bewegwijzering

- Veel rapporten waarin het effect van wegmarkering is getest. Veel relevante informatie, gebundeld in *Wegmarkeringen op fietspaden: Inventarisatie kennis & kennisleemtes t.b.v. ontwikkelen kennisagenda wegmarkering op fietspaden (snelle) fietsroutes.* (2019) KeuzeWeg en Loendersloot Groep i.s.m. CROW i.o.v. Provincie Utrecht
- Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de fietsinfrastructuur leidt tot: het stimuleren van het fietsen, minder ongevallen, positieve beleving van de reistijd (lijkt korter) en verbetering van de sociale veiligheid.

Belevingsonderzoek: zes onderzoeken

- Zes onderzoeken die vooral over beleving van het fietsen gaan:
  - Fietsonderzoek Provincie Groningen (2019, Provincie Groningen)
  - Jaarlijkse fietsmonitor Nederland (2020, I&O Research)
  - Jaarlijkse fietsmonitor Nederland (2021, I&O research)
  - Fietsstadenquête (2020, Fietsersbond)
  - Fietsstadenquête (2022, Fietsersbond)
  - Recreatief fietsen in Nederland (nog te verschijnen, ANWB)

Verschillende doelgroepen en aspecten

Fietsonderzoek Groningen	Jaarlijkse fietsmonitor	Fietsenquête	ANWB	Platform WOW	Voorstel standaard vragenlijst effectmeting hoogwaardige fietsroutes
Inwoners Groningen	Nederlands publiek	Fietsers op gemeentelijke fietsroutes	Recreatief fietsers	Fietsers op routes van RWS, provincies, gemeenten en waterschappen	Gebruikers hoogwaardige fietsroutes
Veiligheid Kwaliteit Breedte Verlichting Doorstroom Bewegwijzering Aantrekkelijkheid Stalling	Sociale veiligheid Verkeersveiligheid Snelheid Gemak Comfort Aantrekkelijkheid	Kwetsbaarheid Beleving Onderhoud Netwerk Infrastructuur	Algemeen oordeel Omgeving Veiligheid en comfort Aantal en type weggebruikers Route Bewegwijzering	Algemeen oordeel Kwaliteit Veiligheid Sociale veiligheid Doorstroming Voorzieningen Aantrekkelijkheid	Directheid en breedte Technisch en beheer Hinder op de route Veiligheid Aantrekkelijkheid Voorzieningen

Over de belevingsonderzoeken

- Gronings onderzoek is breder (ook mobiliteit) dan WOW, maar de belevingsaspecten komen grotendeels overeen. Resultaten echt specifiek voor Groningen.
- De Fietsstadenquête wordt niet gerapporteerd, maar alle data zijn (per gemeenten en op hoofdlijnen) te vinden op de site van de Fietsersbond. Interessant voor gemeenten om een beeld te krijgen, maar niet voor iedere gemeente zijn gegevens beschikbaar; alleen van de gemeenten waar minimaal 50 mensen de enquête hebben ingevuld.

Over de belevingsonderzoeken

- Uit de jaarlijkse fietsmonitor blijkt onder meer:
  - De aspecten gemak (rapportcijfer 7,8), aantrekkelijkheid (7,8), snelheid (7,6) en comfort (7,5) worden goed beoordeeld. De waardering voor de veiligheidsaspecten is licht gedaald. Met name over de sociale veiligheid in de eigen gemeente is men minder tevreden (van 7,5 in 2020 naar 7,2 in 2021). De verkeersveiligheid waardeert men met het cijfer 7,1. Ondanks de daling zijn de rapportcijfers van de veiligheidsaspecten nog altijd ruim voldoende.
  - Brommers, wielrenners en automobilisten zijn de belangrijkste bronnen van ergernis voor wekelijkse fietsers. Hun hoge snelheid wordt het vaakst genoemd als de belangrijkste oorzaak van ergernis.
- Dit globale beeld (goede cijfers, geen onvoldoendes en ergernis over snelheidsverschillen) komt in meerdere onderzoeken naar voren.

Belevingsonderzoek: conclusie

- Conclusie is dat de ook de belevingsonderzoeken te veel van elkaar verschillen qua scope (fietsen algemeen, fietsen op bepaalde routes of fietsen op een type fietspad), onderzoekdoelgroep, opzet en bevraagde aspecten.
- Nuttig om die kennis met elkaar te delen, maar niet voldoende om algemene conclusies te trekken.
- Nuttig om met elkaar na te denken over herhaling van 2016.

Vragen

- Welke vragen op het gebied van fietsbeleving zien jullie graag beantwoord?
- Wat is, gezien die vragen, de beste keuze?
    - herhalen van het onderzoek uit 2016 (met eventueel kleine aanpassingen)
    - nieuw belevingsonderzoek opzetten

In de groepen

- Even kort voorstellen (10 min.)
- Woordvoerder aanwijzen -> wie gaat straks plenair terugkoppelen?
- Brainstorm (30 min.)
    - Aan welke informatie hebben jullie behoefte als het gaat om fietsbeleving?
    - Formuleer mogelijke vragen voor het belevingsonderzoek willekeurig op de sheets.
    - Prioriteer: wat is het meest urgent?

Willen jullie de sheets meenemen naar de zaal?

Vervolg

- Wij gaan de vragen inventariseren en een onderzoeksvoorstel maken.
- Als we gaan onderzoeken, dan graag samen met jullie. We denken aan een kernteam en een meeleesgroep, maar andere voorstellen zijn welkom.
    - Kernteam: leest mee bij de aanbesteding, denkt mee over de opzet van het onderzoek en de vragenlijst, kijkt mee met de uitvoering en leest & beoordeelt de rapportage.
    - Meeleesgroep: leest mee bij het opstellen van de vragenlijst en beoordeelt de conceptrapportage.

Wie kan en wil participeren en op welke manier?

Platform
WOW