

In opdracht van:
Provincie Groningen

Projectnummer:
M7457-R-E

Datum:
21 juni 2022



Onderzoek Doorfietsroute Haren - Zuidlaren

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en vraag	3
1.2	Onderzoeksopzet	3
2	RESULTATEN BELEVINGSONDERZOEK	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Fietsgebruik	8
2.3	Waardering fietsroutes	13
2.4	Doorfietsroute	15
3	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	17
4	BIJLAGEN	20
4.1	Vragenlijst	20
4.2	Respons	31
4.3	Aanvullende analyses	32

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en vraag

De provincie Groningen wil het gebruik van de fiets stimuleren. Daarom heeft zij in het provinciale fietsbeleid opgenomen dat een aantal fietsroutes wordt opgewaarderd tot doorfietsroute – een kwalitatief hoogwaardig fietsroute met weinig tot geen verkeerslichten, waar de fiets zoveel mogelijk voorrang heeft. De paden zijn breed en comfortabel, worden goed onderhouden en worden in de winter als eerste fietspaden gestrooid. Fietsen op deze routes is prettiger, veiliger en toegankelijker.

Een van de concrete doelen die de provincie hierbij stelt, is dat de kwaliteit van doorfietsroutes door de gebruikers gemiddeld met minimaal een 8 worden beoordeeld. Hiervoor worden zowel in de verkenningsfase van een doorfietsroute, als na de realisatie door middel van fietsenquêtes belevingsonderzoeken uitgevoerd.

Nieuwe doorfietsroute tussen Zuidlaren en Haren

De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Tynaarlo hebben de handen ineengeslagen om een doorfietsroute te realiseren tussen Zuidlaren en Groningen. Het eerste gedeelte van deze route is al gerealiseerd tussen Haren en Groningen – nu is het traject tussen Zuidlaren en Haren aan de beurt. Dit project bevindt zich momenteel in de verkenningsfase. In deze fase doet de provincie Groningen onderzoek naar de mogelijke tracés tussen Zuidlaren en Haren en naar de huidige beleving van fietsers. Het uiteindelijke doel is om tot een weloverwogen beoordeling te komen voor een voorkeurstracé.

Belevingsonderzoek onder huidige fietsers

U heeft Mobycon gevraagd om een belevingsonderzoek uit te voeren onder de fietsers tussen Zuidlaren en Groningen. Met dit onderzoek formuleren we een antwoord op de onderstaande hoofdvraag:

Hoe gebruiken en ervaren fietsers de routes tussen Haren en Zuidlaren nu, wat is het verwachte effect van de doorfietsroute en welke wensen zijn er vanuit de gebruikers ten aanzien van de nieuwe route?

De resultaten van dit onderzoek dienen als 0-meting en vormen input voor de verkenningsfase.

1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online vragenlijst, die fietsers zelf thuis hebben ingevuld. Voor het werven van respondenten heeft een veldwerkteam op drie verschillende dagen fietsers benaderd. Zij deelden een flyer uit met toelichting en een URL-link en QR-code naar de online vragenlijst. Om tot een representatieve doelgroep te komen, hebben zij op verschillende tijdstippen geflyerd:

- dinsdag 12 april 2022 tussen 7.00 en 13.00 uur;
- donderdag 14 april 2022 tussen 13.00 en 19.00 uur;
- zaterdag 16 april 2022 tussen 10.00 en 16.00 uur.

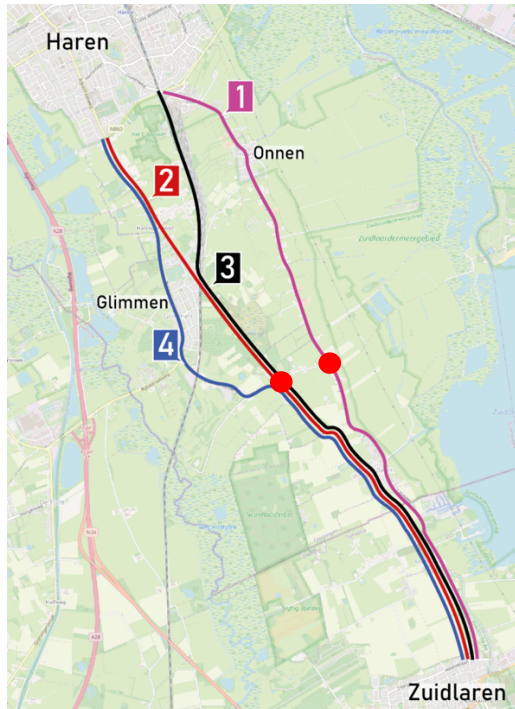
Omdat er meerdere fietsroutes tussen Haren en Zuidlaren lopen (zie figuur 1), zijn de veldwerkers op twee verschillende locaties gaan staan. Dit waren:

- kruising Zuidlaarderweg-Vogelzangsteeg (Noordlaren);
- kruising Lageweg-Vogelzangsteeg (Noordlaren).



Door op deze twee locaties te flyeren, bereikten de veldwerkers fietsers op de meest gebruikte routes tussen Haren en Zuidlaren. Uiteraard zijn er nog verschillende variaties op deze routes – met name aftakkingen ter hoogte van Haren en Zuidlaren. Echter zijn ter hoogte van Noordlaren alle aftakkingen al samengekomen. De enige doelgroep die niet is bereikt door middel van het flyeren, is de fietser die van Glimmen of Onnen naar Haren fietst.

Alle soorten fietsers zijn voor deze vragenlijst benaderd. Dat betekent zowel de recreatieve fietser (wielrenner, tochtje ter ontspanning) als ook woon-werk fietsers en scholieren.



Figuur 1: De vier meest gebruikte routes tussen Zuidlaren en Haren (aftakkingen ter hoogte van Zuidlaren en Haren niet weergegeven). Flyerlocaties aangegeven met de rode stip.

Na afloop van het flyeren is de online vragenlijst nogmaals via social media verspreid, door middel van een campagne specifiek gericht op bewoners van de postcodegebieden 9470, 9471, 9472, 9475, 9479 9750, 9755, 9756.

Respondenten hadden tussen 11 april en 1 mei 2022 de gelegenheid om de online vragenlijst in te vullen.



2 RESULTATEN BELEVINGSONDERZOEK

In dit hoofdstuk leest u de resultaten van het belevingsonderzoek. In paragraaf 2.1 bespreken wij de algemene bevindingen zoals de kenmerken van de ondervraagde fietsers en de afgelegde fietsroute. In paragraaf 2.2 kijken wij naar de verschillende fietstypen, de reismotieven en de redenen om voor de fiets te kiezen. Vervolgens beschrijven wij in paragraaf 2.3 de ervaringen en belevingen van de fietsers van de huidige fietsroutes. Tenslotte bespreken wij in paragraaf 2.4 het verwachte effect van de doorfietsroute.

2.1 Algemeen

2.1.1 Respondenten

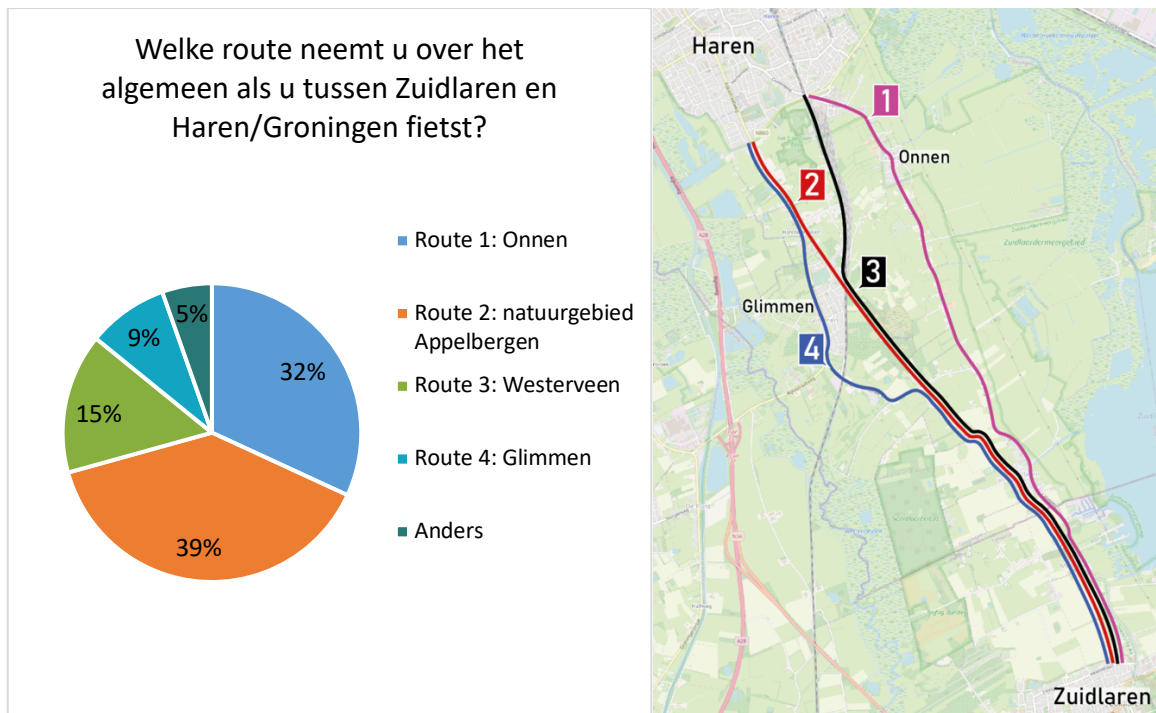
In totaal hebben 389 fietsers de enquête (vrijwel) volledig ingevuld. Een aantal basisgegevens over de respondenten is verzameld. De gemiddelde leeftijd van de fietsers is 45 jaar. Een uitgebreid overzicht van de kenmerken van de respondenten is te vinden in Bijlage 4.2.

2.1.2 Route en fietstijd

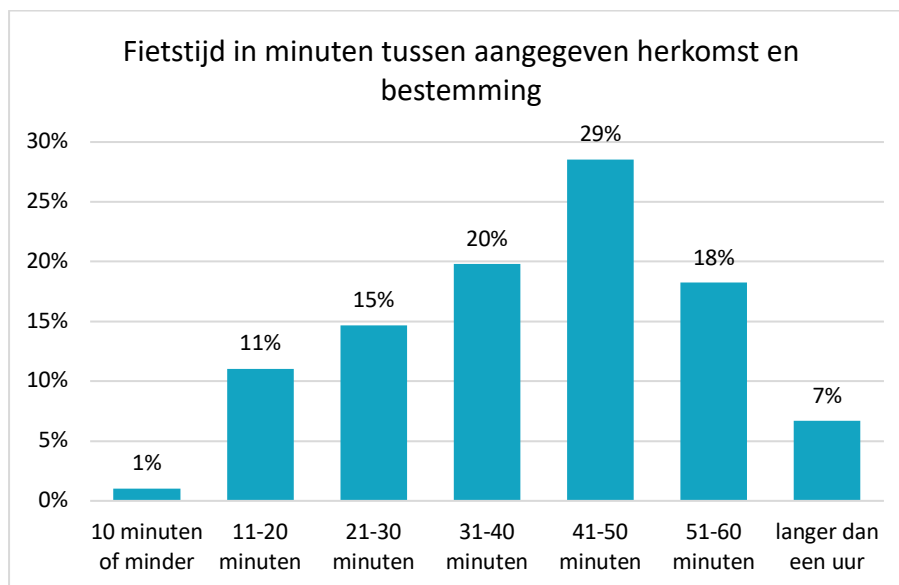
Zoals eerder beschreven zijn wij uitgegaan van de vier meest gebruikte fietsroutes tussen Haren/Groningen en Zuidlaren. De afstand tussen Haren en Zuidlaren is ongeveer 11 kilometer. Route 1 gaat via Onnen, route 2 gaat door het natuurgebied Appelbergen, route 3 gaat door natuurgebied Appelbergen en langs het spoor (via de Westerveen) en route 4 via Glimmen. Alle routes hebben enige overlap met elkaar.

De meeste fietsers die fietsen tussen Zuidlaren en Groningen kiezen de route via het natuurgebied Appelbergen (39%), zie Figuur 2. Dit is de meest directe route van de 4 routes. De route via Onnen wordt ook vaak gekozen (32%), deze route heeft de minste overlap met de overige routes. Slechts een klein aandeel van de ondervraagde fietsers had Onnen als herkomst (6 in totaal) of bestemming (geen), het is dus niet zo dat enkel deze groep voorkeur heeft voor de route over Onnen.

De gemiddelde fietstijd tussen de herkomst en bestemming van de fietser is 43 minuten, in Figuur 3 is een verdeling van de fietstijd van de reizigers te zien.



Figuur 2 Verdeling fietsers over routes



Figuur 3 Verdeling fietstijd

2.1.3 Herkomsten en bestemmingen

Om inzicht te krijgen in de herkomsten en bestemmingen van de fietsers tussen Zuidlaren en Haren/Groningen hebben wij op het detailniveau van de viercijferige postcodes gekeken naar de herkomst en bestemming. De bestemming van de fietsers ontbreekt vaker dan de herkomst, redenen hiervoor zijn dat de respondenten de herkomst niet wilden of konden opgeven, of dat er sprake was van een vrijetijdsrit zonder bestemming. De regelmatig voorkomende herkomsten en bestemming zijn weergegeven in Tabel 1 en Tabel 2. De postcodegebieden zijn geografisch weergegeven in Figuur 10 en Figuur 11 te vinden in Bijlage 4.3.1.



Tabel 1 Regelmatig voorkomende herkomsten (NB-aantallen lager dan 5 zijn niet opgenomen in deze tabel)

Viercijferige postcode ¹	Plaats	Aantal	Percentage van totaal
9471	Zuidlaren (Noord)	74	19,0
9479	Noordlaren	43	11,1
9472	Zuidlaren (Zuid)	31	8,0
9756	Glimmen	27	6,9
9468	Annen	21	5,4
Onbekend		20	5,1
9475	Midlaren	19	4,9
9751	Haren	17	4,4
9712	Groningen (Centrum)	16	4,1
9753	Haren	12	3,1
9722	Groningen (Helpman)	10	2,6
9713	Groningen (Centrum e.o.)	8	2,1
9469	Schipborg	7	1,8
9721	Groningen (Helpman e.o.)	7	1,8
9723	Groningen (Oud-zuid, Zuidoost, Meerdorpen)	6	1,5
9755	Onnen	6	1,5
9728	Groningen (Zuidwest)	5	1,3

Wat opvalt is dat de grootste groep fietsers uit Zuidlaren (9471 en 9472) komt (27%), gevolgd door Groningen (gecombineerd 13%) en Noordlaren (11%). De grootste groep reizigers heeft als bestemming van de fietstocht de stad Groningen (33% gecombineerd). Ook fietst een deel naar Haren en Zuidlaren (15% en 10%).

Tabel 2 Regelmatig voorkomende bestemmingen (NB-aantallen lager dan 5 zijn niet opgenomen in deze tabel)

Viercijferige postcode ¹	Plaats	Aantal	Percentage van totaal
Onbekend		78	20,1
9751	Haren	59	15,2
9712*	Groningen (centrum)	39	10,0
9471	Zuidlaren (Noord)	37	9,5
9713	Groningen (Centrum e.o.)	16	4,1
9721	Groningen (Helpman e.o.)	13	3,3
9728	Groningen (Zuidwest)	12	3,1
9756	Glimmen	12	3,1
9711	Groningen (Centrum)	11	2,8
9479	Noordlaren	10	2,6
9722	Groningen (Helpman)	9	2,3
9747	Groningen (Noordwest)	8	2,1
9468	Annen	6	1,5
9401	Assen	5	1,3

¹ Als geen postcode maar wel een plaatsnaam is aangegeven is de postcode van het centrum van die plaats gebruikt.



9472	Zuidlaren (Zuid)	5	1,3
9700	Groningen	5	1,3
9718	Groningen (Binnenstad west)	5	1,3
9726	Groningen (Centrum, Oudzuid)	5	1,3
9727	Groningen (Oudzuid, Hoogkerk e.o.)	5	1,3

Uit de inzichten in de herkomst en bestemmingslocaties kunnen we opmaken dat een grote groep verder fietst dan enkel het traject Haren-Zuidlaren. Wij zien dat de meeste fietsers Groningen (alle wijken) als eindbestemming hebben (33%), gevolgd door Haren (15%) en Zuidlaren (11%). In lijn met verwachting, gezien dit kleine dorpen zijn, hebben niet veel fietsers Glimmen of Onnen als eindbestemming.

Een meer gedetailleerde analyse naar de vaker voorkomende herkomst en bestemmingscombinaties is te vinden in Bijlage 4.3.1.

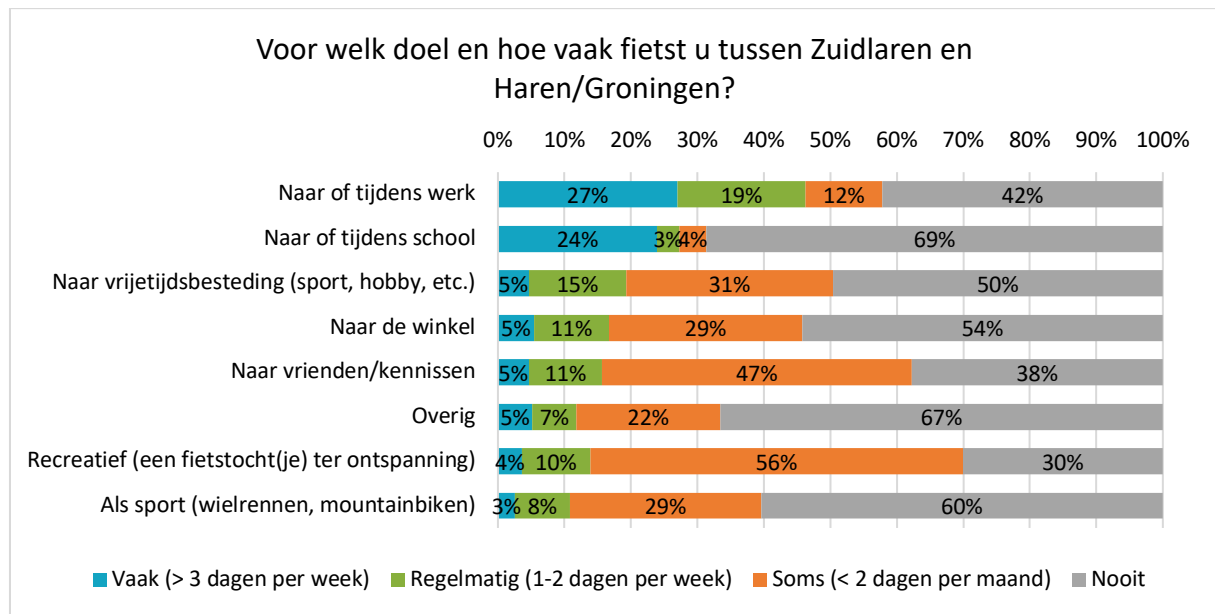
2.2 Fietsgebruik

2.2.1 Motief en frequentie

Aan de fietsers is gevraagd wat de reden voor hun fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen was en wat voor type fiets ze het meest gebruiken.

De meest frequente gebruiker van de fietsroutes tussen Zuidlaren en Haren/Groningen is de forens. Bijna 50% van de fietsers geeft aan wekelijks te fietsen naar of tijdens werk, 27% geeft zelfs aan dit 3 keer per week of vaker te doen (zie Figuur 4). Ook het motief naar of tijdens school wordt vaak genoemd als doel voor de fietsrit. Wij zien dat de groep scholieren en studenten zeer regelmatig fietst: 60% van de respondenten die aangeeft naar school te fietsen, doet dit 5 tot 7 dagen per week). Dit is logisch gezien het feit dat de schoolgaande leeftijdsgroep over het algemeen geen makkelijk beschikbaar alternatief heeft voor de fiets en vijf dagen per week naar school gaat.

Het is niet verassend dat de vrijetijdsreizen zoals ontspanning, boodschappen en sport minder frequent voorkomen. Toch geeft 40% van de respondenten aan de route wel eens te gebruiken voor wielrennen/mountainbiken en 70% voor een fietsritje ter ontspanning. Deze route wordt dus niet alleen voor woon-werk doeleinden gebruikt, maar ook zeker voor recreatieve doeleinden.



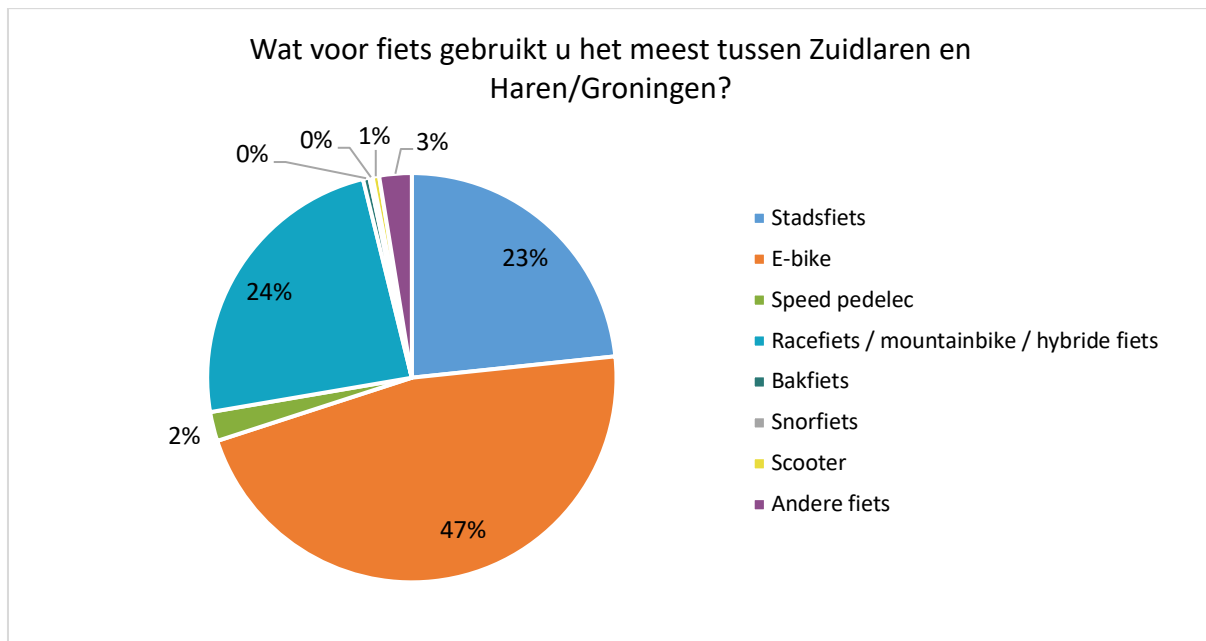
Figuur 4 Frequentie van fietsrit per motief

2.2.2 Type fiets

Bij het ontwerp van de doorfietsroute is het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de verschillende fietstypen en bijbehorende verschillen in snelheid. Met een racefiets zijn gemakkelijker hogere snelheden te behalen dan met de e-bike. De e-bike is weer sneller dan de stadsfiets. Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat fietspaden onveilig zijn geworden door toenemende drukte, het toenemende aantal e-bikes (en gebruik door ouderen), toegenomen snelheden en diversiteit (van fietspadgebruikers).² Dit zien we ook terug in de antwoorden op de open vragen: 22 respondenten noemen het verschil in snelheid als oorzaak van irritatie of onveilige situaties op het fietspad.

Gezien de gemiddelde fietsduur van 45 minuten en de verscheidenheid in motieven (woon-werk, recreatie, sport etc.) is het geen verrassing dat een groot deel van de fietser gebruik maak van een e-bike (47%) of race- of hybridefiets (24%). De stadsfiets wordt door ongeveer een kwart van de fietsers gebruikt (24%).

² Kommers, A., Te Brömmelstoet, M., Buningh, S. (2021, 25-25 november). *Verdeel of heers: Problemen en oplossingsrichtingen voor conflictdefinitie tussen verschillende gebruikers van het fietspad* [Bijdrage conferentie]. Vervoerplanologisch Speurwerk, Utrecht.



Figuur 5 Verdeling fietstype

Als er gekeken wordt naar het type fiets per leeftijdscategorie (zie Tabel 3) valt op dat de stadfiets vooral wordt gebruikt door de groep jonger dan 35 jaar. Opvallend is dat de e-bike door bijna iedere leeftijdsgroep evenveel gebruikt wordt, met een uitzondering van de groep van 19-35 jaar. Deze groep maakt vooral veel gebruik van de race- of hybridefiets, de groep jonger dan 18 jaar gebruikt dit type fiets juist weinig.

Tabel 3 Fietstype. Uitgesplitst naar leeftijd.

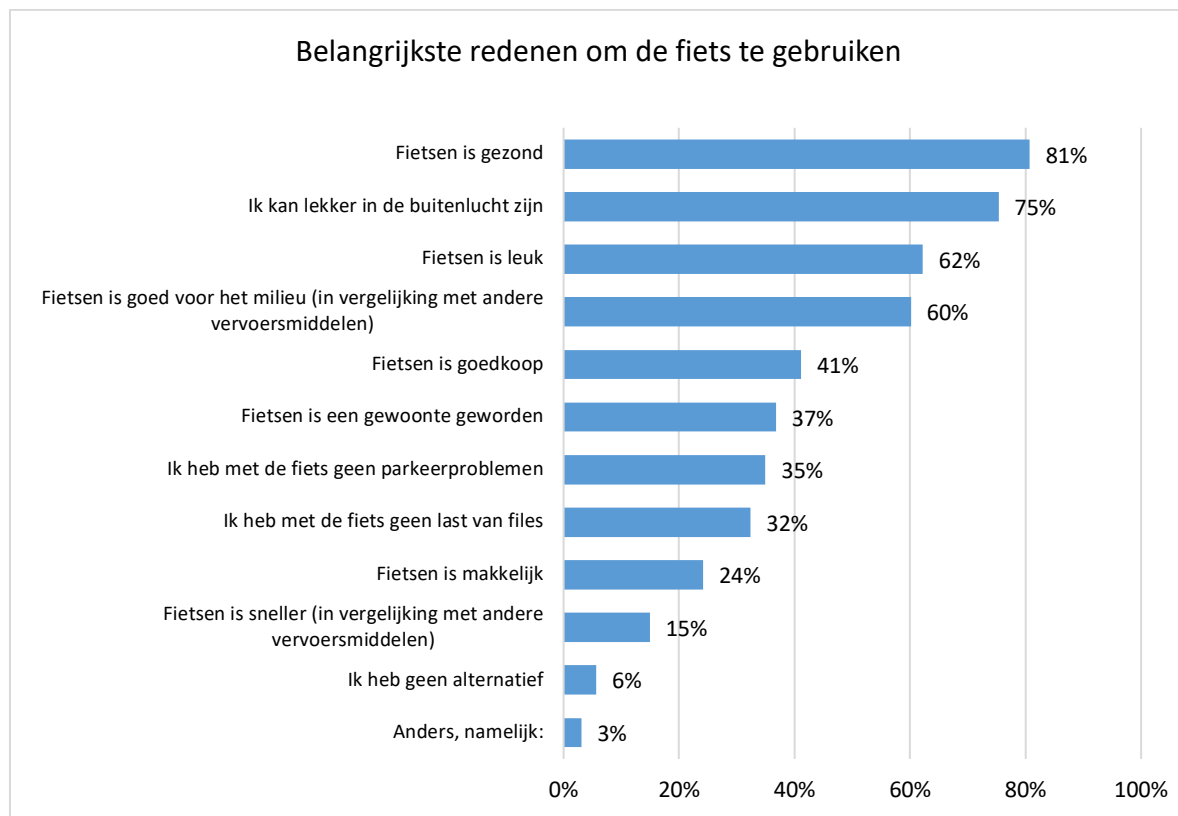
	Totaal	≤ 18 jaar	19-35 jaar	36-50 jaar	51-65 jaar	≥ 66 jaar of ouder
Stadsfiets	23%	41%	33%	11%	13%	18%
E-bike	47%	55%	13%	52%	58%	58%
Racefiets / mountainbike / hybride fiets	24%	3%	51%	28%	19%	17%
Speedpedelec	2%	0%	1%	4%	5%	0%
Racefiets / mountainbike / hybride fiets	24%	3%	51%	28%	19%	17%
Bakfiets	1%	0%	0%	4%	0%	0%
Scooter	1%	0%	1%	0%	1%	0%
N=	389	64	80	46	114	65



2.2.3 Redenen om te fietsen en alternatieve vervoerswijzen

Redenen om te fietsen

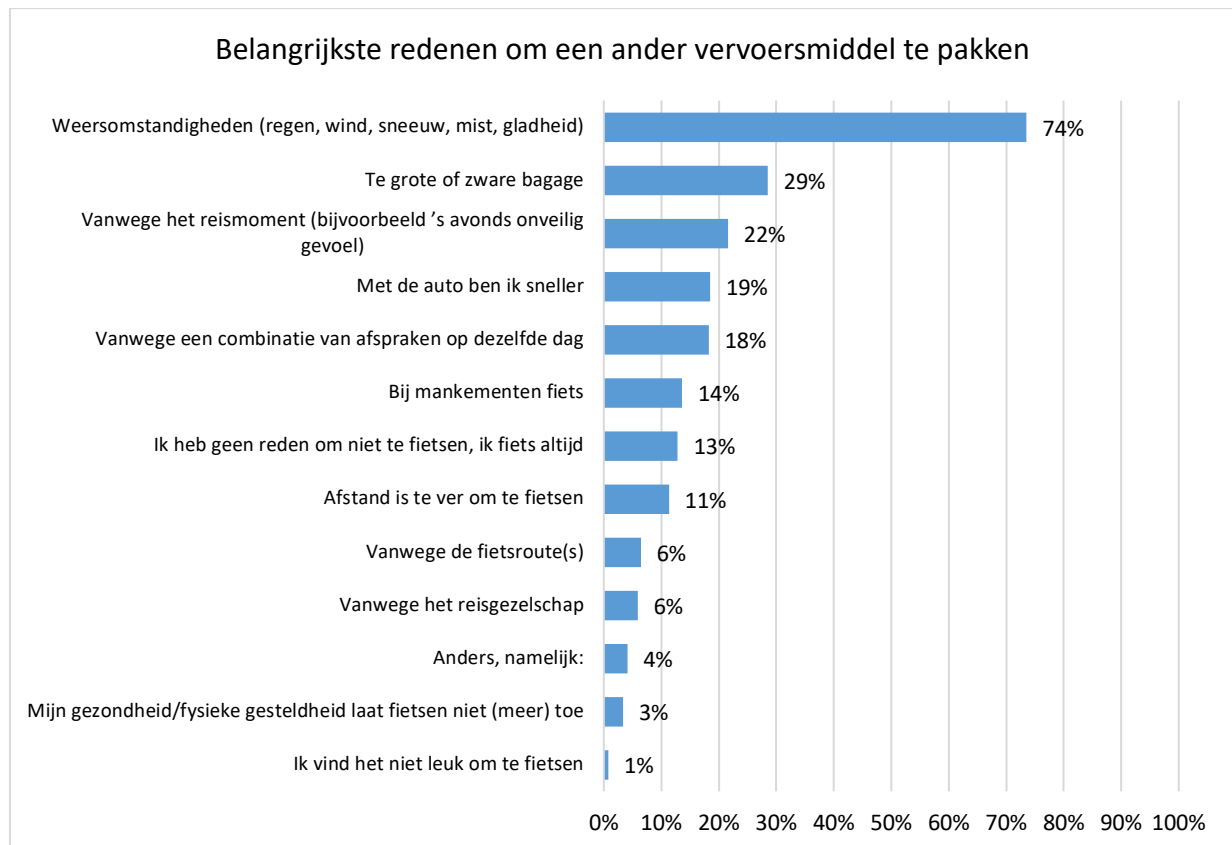
De belangrijkste redenen die respondenten opgeven om voor de fiets te kiezen zijn dat fietsen gezond is, het goed is voor het milieu, het leuk is en dat het fijn is om buiten te zijn (zie Figuur 6). De jongeren onder de 18 jaar wijken hierin af ten opzichte van de overige leeftijdsgroepen, zij geven vooral aan dat fietsen makkelijk is en dat het een gewoonte is. Opvallend is dat slechts 6% van alle respondenten aangeeft geen alternatief voor de fiets te hebben. Uit deze vraag blijkt dat de meeste respondenten kiezen om te fietsen omdat zij hiertoe intrinsieke gemotiveerd zijn (gezond, leuk, buitenlucht, milieuvriendelijk) en in mindere mate door de externe omstandigheden (geen file, makkelijk parkeren, goedkoop).



Figuur 6 Redenen voor fietsgebruik aandeel reizigers per reden

Redenen om niet te fietsen

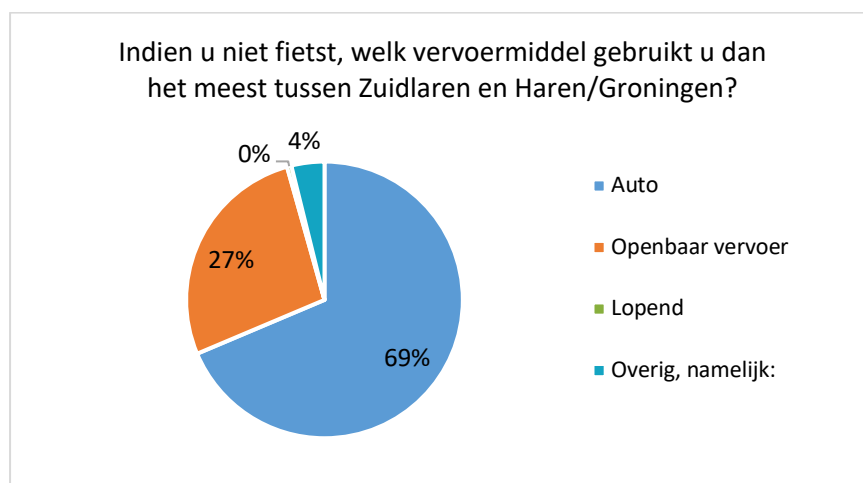
Als de respondenten toch uitwijken naar een ander vervoersmiddel dan de fiets is dat voornamelijk vanwege weersomstandigheden, zie Figuur 7. Van de respondenten geeft 74% procent dit als reden om een ander vervoersmiddel te kiezen. De redenen zijn op te delen in twee categorieën: redenen waar de provincie geen invloed op heeft (het weer, gezondheid, bagage etc.) en redenen waar de provincie (enige) invloed op heeft (fietsroutes, reismoment/veiligheidsgevoel, snelheid). Opvallend is dus dat de meest aangegeven reden om niet de fiets te pakken, buiten de invloedssfeer ligt van de provincie. Wel is er invloed uit te oefenen op het vergroten van het veiligheidsgevoel 's avonds (22%) en mogelijk op het verbeteren van de snelheid t.o.v. de auto (19%) door de directheid van de route.



Figuur 7 Belangrijkste redenen om te kiezen voor een alternatief vervoersmiddel

Beschikbare alternatieven

Het grootste deel van de respondenten gaf aan de auto te gebruiken als alternatief voor de reis tussen Zuidlaren en Haren/Groningen (69%), gevolgd door het openbaar vervoer (27%), zie Figuur 8. Uit een eerdere vraag bleek al dat 73% van de fietsers beschikking heeft over een auto.



Figuur 8 Gebruik alternatieve vervoersmiddelen

Als gekeken wordt naar hoe vaak het alternatief wordt gebruikt geldt dat 94% van de respondenten de auto minder dan 2 dagen per week gebruikt als alternatief voor de fiets, zie Tabel 4. Het openbaar vervoer wordt nog minder vaak als alternatief gebruikt: 91% van de respondenten geeft aan het openbaar vervoer minder dan



2 dagen per maand te gebruiken als alternatief voor de fiets op de route tussen Haren en Zuidlaren. Uit deze gegevens blijkt dat hoewel de auto het meest populaire alternatief is, deze maar weinig gebruikt wordt voor de reis tussen Zuidlaren en Haren/Groningen.

Tabel 4 Alternatieve vervoerswijzen. Uitgesplitst naar frequentie.

	5-7 dagen per week	3-4 dagen per week	1-2 dagen per week	1 à 2 dagen per maand	Minder dan 1 dag per maand	Nooit/niet van toepassing
Auto	1%	5%	20%	26%	33%	15%
Openbaar vervoer	1%	2%	6%	22%	19%	50%
Lopen	0%	1%	2%	3%	9%	85%
Overig	1%	1%	2%	4%	7%	86%

2.3 Waardering fietsroutes

Een van de doelen die de provincie stelt is dat doorfietsroutes door de gebruikers met minimaal een 8 worden beoordeeld. De resultaten van dit belevingsonderzoek dienen als nulmeting. Daarom is aan de respondenten gevraagd hoe zij hun gemiddelde rit beleven, welk cijfer zij aan hun huidige fietsroute geven (1-10) en hoe zij deze op verschillende individuele aspecten – zoals verkeersveiligheid, directheid route en staat van het fietspad – beoordelen (1-10).

2.3.1 Fiets beleving

Aan de fietsers is gevraagd hoe zij zich voelen tijdens hun fietsrit, zie Tabel 5. Wat opvalt is dat de reizigers aangeven dat zij zich tijdens de rit oncomfortabel voelen. Dit aspect scoort een onvoldoende: 5,9. In de volgende paragrafen leest u meer over hoe de respondenten het comfort en de kwaliteit van de route beoordelen. Dit is een terugkerend thema dat minder goed scoort ten opzichte van de andere aspecten, zowel in de rapportcijfers (2.3.2), als ook in de toelichting die respondenten mochten geven (2.3.3).

Tabel 5 Beleving tijdens fietsrit

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...			
Score =1	Score=10	Gemiddelde score	Standaarddeviatie
Voel ik mij gestrest	Voel ik mij ontspannen	7,6	1,8
Verveel ik mij	Vermaak ik mij	7,3	2,0
Verloopt mijn rit moeizaam	Verloopt mijn rit voorspoedig	7,2	1,9
Ben ik moe	Ben ik alert	7,4	1,8
Is mijn rit erg oncomfortabel	Is mijn rit erg comfortabel	5,9	2,1
Ben ik bang te laat te komen	Vertrouw ik erop op tijd te komen	7,7	1,9
Ervaar ik mijn rit als slecht	Ervaar ik mijn rit als optimaal	6,4	1,9
Sta ik onder tijdsdruk	Heb ik alle tijd	6,9	2,2
Heb ik er genoeg van	Heb ik er zin in	7,1	2,1
N=389			



2.3.2 Beoordeling fietsroutes

Gemiddeld geven fietsers de door hen gekozen route een 6,4. Dit is een voldoende, maar het cijfer ligt nog ver van het beoogde rapportcijfer van 8 dat de provincie Groningen als streefcijfer heeft gesteld.

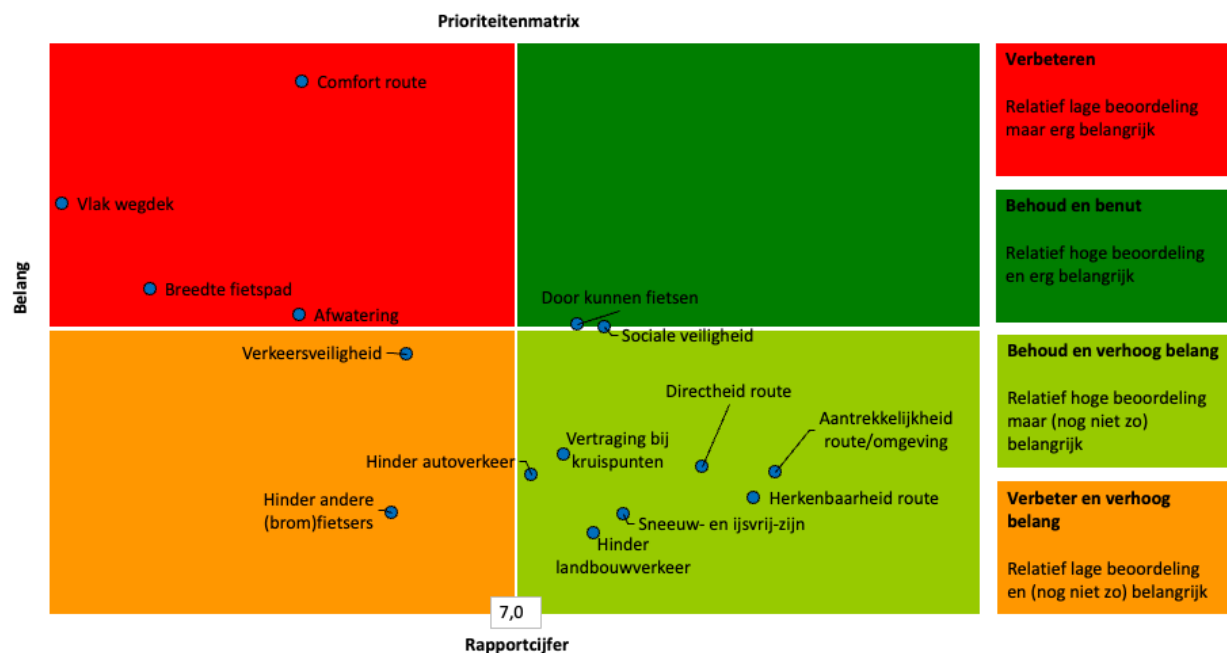
De rapportcijfers die de fietsers geven voor de fietsroutes zijn gepresenteerd in Tabel 6. Deelcijfers voor de deelaspecten zijn te vinden in Bijlage 4.3.2.

Om beter inzicht te krijgen in hoeveel invloed bepaalde aspecten van de fietsroutes hebben op het rapportcijfer presenteren wij in Figuur 9 de prioriteiten matrix. In deze matrix is goed te zien in welke mate de verschillende aspecten invloed hebben op het rapportcijfer en waar de kansen voor de provincie Groningen liggen. In de matrix is te zien:

- *Comfort, vlakheid wegdek, breedte van het fietspad* en de *afwatering* scoren erg laag, maar zijn tegelijkertijd erg belangrijk voor de totaalbeoordeling. Als deze punten worden verbeterd heeft dat een positieve invloed op het totaaloordeel.
- *Het makkelijk kunnen door fietsen op de route* en het *gevoel van veiligheid* zijn aspecten die van groot belang zijn en al goed beoordeeld worden. Het is van belang om deze aspecten op peil te houden.
- *Verkeersveiligheid* en *hinder van andere fietsers* scoren lager dan een 7. Hoewel deze aspecten in mindere mate bijdragen aan het totaalcijfer is er alsnog aanleiding om het van belang deze aspecten te verbeteren. Dit omdat uit de open antwoorden (zie 2.3.3) naar voren kwam dat de respondenten hinder ondervinden van andere fietsers, voornamelijk door het verschil in snelheden. Daarnaast beschreven meerdere fietsers de delen van de route die gedeeld werden met auto's als onveilig.

Tabel 6 Rapportcijfers fietsroutes. Gesplitst naar meest gekozen route.

Gemiddeld	1 - via Onnen	2 - door Appelbergen	3 - langs het spoor	4 - via Glimmen	Anders
6,4	6,5	6,3	6,6	6,2	6,1
(N=389)	(N=124)	(N=151)	(N=59)	(N=34)	(N=21)



Figuur 9 Prioriteitenmatrix



2.3.3 Verbeterpunten

Aan de respondenten is gevraagd wat de belangrijkste verbeterpunten voor de huidige fietsroutes zijn. Deze open vraag is door 354 van de 389 respondenten ingevuld, wat weergeeft dat de fietsers een duidelijke mening hebben en het ook belangrijk vinden dat de route wordt verbeterd. In lijn met de rapportcijfers wordt zeer vaak het verbreden van de fietspaden en het egaliseren van het wegdek genoemd als verbeterpunt. Met name over het fietspad door de Appelbergen klagen de respondenten over het smalle en oneffen fietspad wat in combinatie met tegenliggers, verschillende snelheden en drukte voor onveilige situaties zorgt. De hobbels in de weg die veroorzaakt worden door boomwortels hebben een negatieve invloed op het comfort van fietsers. Vooral de snellere fietsers zoals de e-bikers hebben hier last van.

De fietspaden tussen Appelbergen en Haren hebben verbetering nodig, veel hobbels en scheuren in het wegdek waardoor je niet optimaal door kunt fietsen.

Daarnaast worden nog enkele specifieke locaties genoemd als gevaarlijk: de betonpaaltjes op het fietspad door de Appelbergen en de locatie ter hoogte van Midlaren waar fietsers de weg delen met auto's en ander verkeer.

Een breder fietspad zou voor iedere fietser beter zijn. Met mooi weer komen recreatieve fietsers en sportende fietser elkaar vaak tegen op het smalle fietspad. Zorgt veelal voor gevaarlijke situaties. Vaak zie ik ook sportende fietsers gebruik maken van de weg terwijl die daar niet thuishoren.

Het fietspad door Appelbergen is eigenlijk geen handige doorfietsroute: bij het paviljoen is het vaak druk met wandelaars en terrasbezoekers die niet in de gaten hebben dat ze een fietspad kruisen. Ik neem deze route dan ook niet voor het doorfietsen, maar vooral om van de natuur te genieten. De schuine spoorwegovergang in de Hoge Hereweg vind ik erg fietsonvriendelijk: je loopt daar een groot risico om met je voorwiel in de rails vast te raken.

Een andere opmerking die vaker werd genoemd gaat over de route door Appelbergen; veel mensen kiezen deze route vanwege de directheid. Er is ook een deel dat deze route juist kiest vanwege de omgeving. In dit gebied botsen de wensen van de fietsers met verschillende motieven. Fietsers die de route gebruiken voor woon-werk verkeer willen voornamelijk makkelijk kunnen doorfietsen terwijl een andere groep juist wil genieten van de omgeving.

2.4 Doorfietsroute

Aan de reizigers die tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietsten is gevraagd naar hun mening over een doorfietsroute voor dit segment. Van de respondenten geeft 66% aan dat ze verwachten vaker tussen Zuidlaren en Haren/Groningen te fietsen (voor een of meerdere redenen) nadat een doorfietsroute gerealiseerd is. Goed om hierbij op te merken is dat een groot deel van de reizigers al regelmatig fietst tussen Zuidlaren en Haren/Groningen.



Tabel 7 Verwacht gebruik doorfietsroute ten opzichte van huidige route

Zou u vaker tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietsen als er een doorfietsroute ligt?	% van totaal aantal respondenten
Ja, naar werk	26%
Ja, naar mijn opleiding	10%
Ja, naar de winkels	17%
Ja, naar mijn vrijetijdsbesteding (sport, hobby, etc.)	19%
Ja, naar vrienden of familie	22%
Ja, voor recreatie en/of ontspanning	26%
Ja, voor sporten (wielrennen, mountainbiken)	18%
Ja, naar overige bestemmingen	20%
Nee, ik verwacht geen verschil in het gebruik van de route	34%
N=389	

Daarnaast is gevraagd welk traject de voorkeur heeft om als doorfietsroute te realiseren, zie Tabel 8. Logischerwijs geven veel fietsers hun huidige meest gebruikte route aan als voorkeursroute. Opvallend hierbij is dat fietsers die nu via Glimmen fietsen ook route 2, door Appelbergen, vaak noemen als route om te realiseren als voorkeursroute.

Deze resultaten geven een eerste indruk weer van de wensen van de doelgroep. Maar dit is alleen gebaseerd op dit onderzoek en dus indicatief; de respondenten hebben geen keuze kunnen maken uit daadwerkelijke voorkeustracés. Wij adviseren dat de provincie dit resultaat meeneemt als input in de vervolgstappen. Wanneer in een vervolgfase de voorkeustracés bekend zijn en afgewogen zijn t.o.v. andere factoren (haalbaarheid, kosten, etc.), zal dit opnieuw aan de doelgroep voorgelegd moeten worden.

Tabel 8 Waar zou u graag willen dat de doorfietsroute gerealiseerd wordt? Uitgesplitst naar huidige route.

	Totaal	1 - via Onnen	2 - door Appelbergen	3 - langs het spoor	4 - via Glimmen	Anders
Route 1	26%	60%	8%	10%	12%	24%
Route 2	34%	19%	56%	15%	35%	24%
Route 3	28%	19%	25%	69%	9%	19%
Route 4	12%	2%	11%	5%	44%	33%
N=389	100%	100%	100%	100%	100%	100%



3 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

De provincie Groningen heeft Mobycon gevraagd antwoord te geven op de volgende hoofdvraag:

Hoe gebruiken en ervaren fietsers de routes tussen Haren en Zuidlaren nu, wat is het verwachte effect van de doorfietsroute en welke wensen zijn er vanuit de gebruikers ten aanzien van de nieuwe route?

Om deze vraag te beantwoorden hebben wij een belevingsonderzoek uitgevoerd waaraan 389 fietsers hebben meegedaan. In dit hoofdstuk beantwoorden wij de onderzoeksvraag en geven wij aanbevelingen.

Gebruik en ervaring huidige fietsroutes

De fietsroutes tussen Zuidlaren en Haren/Groningen wordt door een gevarieerd publiek gebruikt. Een groot aandeel van de respondenten gebruikt een van de fietsroutes voor werk of school – de helft fietst minimaal wekelijks naar werk en een kwart fietst naar school of studie. Maar daarnaast zien we ook een groot aandeel recreatieve fietsers, die voor sport of ter ontspanning een rondje fietsen.

Dit betekent dus ook een variatie in snelle en langzame fietsen. 50% van de ondervraagden gebruikt een e-bike, wat gezien de relatief lange afstanden een logische keuze is. Ook andere 'snelle' fietsen zoals racefietsen, mountainbikes en hybridefietsen zijn in trek. Bijna een kwart (24%) van de fietsers gebruikt deze typen fietsen. Daarnaast is ook de 'langzame' fiets veel op deze route te vinden: van de fietsers gebruikt 23% een stadfiets. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met deze variatie in fietsers tijdens de verder uitwerking van de doorfietsroute: het verschil tussen snelle en langzame fietsen levert regelmatig ergernissen en potentieel gevaarlijke situaties op.

Om de ervaring van de fietsers te meten is de respondenten gevraagd rapportcijfers uit te delen en verbeterpunten te noemen. De ondervraagde fietsers beoordelen de huidige fietsroutes met een 6,4 gemiddeld. Dit is nog ver van de beoogde beoordeling van een 8.

Comfort, vlakheid van het wegdek, breedte van de fietspaden en afwatering van de paden scoren op dit moment onvoldoende en hebben een grote invloed op het rapportcijfer. Ook de onderdelen doorfietsbaarheid, sneeuw- en ijsvrij- zijn, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, hinder van autoverkeer, landbouwverkeer en andere fietsers scoren nog onder het streefcijfer 8. De directheid van de route, de aantrekkelijkheid van de route en omgeving en de herkenbaarheid scoren een 8 gemiddeld en voldoen op dit moment aan het streefcijfer. De gegeven deeltcijfers komen overeen met de genoemde verbeterpunten: de fietsers gaven veelvuldig aan ontevreden te zijn over de breedte van de paden en de oneffenheden in de ondergrond veroorzaakt door boomwortels of betonplaten. Ook noemden meerdere respondenten dat het vaak druk is op de fietsroutes en dat het verschil in snelheden zorgt voor conflicten en gevaarlijke situaties.

**Aanbeveling**

Om het streefcijfer van een 8 te behalen is het van belang dat de route verbreed wordt ten opzichte van de huidige fietsroutes, de ondergrond van het fietspad vlak is en de afwatering in orde is. Dit zal het comfort van het fietspad vergroten en zo bijdragen aan een hogere beoordeling van de gebruikers. Bij het ontwerp van de doorfietsroute moet ook rekening gehouden worden met het hoge aandeel "snelle" fietsers en de eventuele conflicten die dit kan veroorzaken doordat de snelheden tussen de fietsers ver uit elkaar liggen. Denk hierbij aan snelheidremmende maatregelen op gevaarlijke punten, maar ook een voldoende breed fietspad om ruimte te geven aan de verschillende typen fietser.

Punten die op dit moment in orde zijn – herkenbaarheid, aantrekkelijkheid en directheid – moeten op peil gehouden worden. Het ontwerp van de doorfietsroute moet ook bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid en minder conflicten met autoverkeer en andere fietsers.

De gepresenteerde conclusies uit dit belevingsonderzoek onder fietsers tellen als 0-meting. Na de realisatie van de doorfietsroute kan het belevingsonderzoek opnieuw uitgevoerd worden om te achterhalen of de beoordeling van de reizigers positief is veranderd ten opzichte van de 0-meting.

Verwachte effect doorfietsroute

Van de respondenten gaf 66% aan dat ze verwachten vaker tussen Zuidlaren en Haren/Groningen te fietsen (voor een of meerdere redenen) nadat een doorfietsroute gerealiseerd is. Respondenten verwachten met name vaker te gaan fietsen naar werk en ter ontspanning of recreatie zijn (beiden 26% van het totaal aantal respondenten).

Aanbeveling

Respondenten geven aan dat zij verwachten vaker te gaan fietsen zodra een doorfietsroute is gerealiseerd. Dit is veelbelovend en ondersteunt het belang van een doorfietsroute op deze locatie. Het doel van de provincie is immers om het fietsgebruik te stimuleren – en als de fietsers zich inderdaad gedragen zoals ze nu aangeven, wordt dit doel bereikt met een doorfietsroute.

Om uitspraken te doen over het verwachte effect van de doorfietsroute is het van belang om ook rekening te houden met de doelgroep die op het moment nog niet fietst. Voor deze enquête hebben we alleen huidige fietsers gesproken, aangezien we hun huidige beleving wilden meten. Maar: het is mogelijk dat een doorfietsroute ook nieuwe fietsers aantrekt die eerst de auto pakten. Om te onderzoeken of ook deze doelgroep wordt gestimuleerd om meer te fietsen, adviseren wij om hen te betrekken (bijv. in klankbordgroepen) op het moment dat er ontwerpvoorstellen op tafel liggen.

Wij raden aan om het uiteindelijke daadwerkelijke effect van de doorfietsroute te meten in de nameting, voor zowel huidige als ook nieuwe fietsers.

Wensen doorfietsroute

Uit de genoemde verbeterpunten en deelvijfers die de huidige fietsers hebben gegeven kunnen we opmaken aan welke wensen een doorfietsroute moet voldoen om de gebruikers tevreden te houden. Deze wensen hangen veelal samen met de huidige ervaringen van de respondenten op deze route. Wij adviseren dan ook om de onderstaande verbeterpunten en de signalen vanuit de gebruikers mee te nemen in verdere uitwerking van de doorfietsroute. Eventueel kunt u verderop in het proces de (toekomstige) gebruikers vaker betrekken om scherp te blijven op hun wensen, bijvoorbeeld door middel van klankbordgroepen.

**Aanbeveling**

Het doel: van een 6,4 naar een 8! Daarom raden wij u aan de volgende aspecten expliciet aandacht te geven:

- **Breed fietspad.** Het is van belang dat de fietsroute voldoende breed is zodat er voldoende ruimte is voor alle gebruikers van het fietspad. Op drukke momenten moet er voldoende ruimte zijn zodat tegenliggers elkaar kunnen passeren. Ook is het van belang dat bij snelheidsverschillen veilig ingehaald kan worden. Dit aspect scoort momenteel nog een onvoldoende en heeft grote invloed op de totaalwaardering: het is belangrijk dit mee te nemen.
- **Comfortabel wegdek.** Voor een hoge beleving is het van groot belang dat het fietspad comfortabel is en een vlakke ondergrond heeft. Zeker met hogere snelheden hebben oneffenheden in het wegdek veel impact op het comfort. Daarnaast is een goede afwatering ook van belang zodat er geen plassen op het wegdek ontstaan. Ook dit aspect scoort momenteel onvoldoende en heeft grote invloed; hier is dus een verbetering nodig.
- **Veilig fietspad.** In de open antwoorden geven respondenten aan dat zij het belangrijk vinden om een fietspad te hebben dat gescheiden is van autoverkeer, zonder onoverzichtelijke kruisingen en bochten en waar de verlichting op orde is. Verkeersveiligheid scoort momenteel lager dan een 7. Dit alles ondersteunt de noodzaak voor een doorfietsroute, waardoor deze punten zullen verbeteren.
- **Goede doorfietsbaarheid.** 'De auto is sneller' is een reden dat een deel van de respondenten soms toch voor de auto als alternatief kiest. Een goede doorfietsbaarheid – zo direct mogelijke route en voorrang voor de fietser – kan eraan bijdragen dat uw inwoners toch nét iets vaker voor de fiets zullen kiezen. Echter wordt de doorfietsbaarheid momenteel al relatief goed beoordeeld; het is dus van belang om dit aspect op peil te houden.

Naast deze algemene punten hebben de respondenten nog enkele lokale aandachtspunten meegegeven, waarvan wij adviseren deze – ongeacht waar de doorfietsroute komt – te evalueren:

- Enkele respondenten geven aan dat zij de betonpaaltjes in Appelbergen gevaarlijk vinden en dat deze verwijderd zouden moeten worden. Wij raden aan om deze situatie te evalueren en mogelijk aan te passen. Wij achten de kans echter groot dat deze er juist staan om te snelle fietsers af te remmen en juist een veilige verkeerssituatie te creëren.
- Ook noemden respondenten dat zij ter hoogte van Midlaren op de autoweg moeten fietsen. Indien de doorfietsroute niet langs deze locatie wordt gerealiseerd, adviseren wij om alsnog te onderzoeken of ter hoogte van deze locatie een gescheiden fietspad gerealiseerd kan worden.



4 BIJLAGEN

4.1 Vragenlijst

A comment

Start enquête

B comment

De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Tynaarlo willen het gebruik van de fiets stimuleren. Om dit te doen worden van en naar de stad Groningen doorfietsroutes gerealiseerd. Een doorfietsroute is een fietsroute met weinig tot geen verkeerslichten en waar de fietser zoveel mogelijk voorrang heeft op kruispunten. De paden zijn breed en comfortabel, worden goed onderhouden en worden in de winter als eerste fietspaden gestrooid. We hebben de ambitie om een doorfietsroute te realiseren tussen Zuidlaren en Groningen. Het eerste gedeelte van deze route is al tussen Haren en Groningen gerealiseerd. De provincie Groningen is trekker van dit project. Als input voor dit project zijn we daarom benieuwd naar uw huidige ervaringen op de fietsroutes tussen Zuidlaren en Groningen/Haren. In deze enquête stellen we u hierover een aantal vragen. **Wie kunnen er meedoen?** Wij zoeken naar fietsers die met enige regelmaat tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietsen. Zowel het hele eind als ook ritjes die starten of eindigen bij de tussengelegen dorpen, zoals Glimmen, Onnen, Noordlaren en Midlaren. Als u zo'n fietser bent, kunnen wij uw mening goed gebruiken! De vragenlijst duurt ongeveer 10 minuten om in te vullen. Wij verloten **10 bol.com-bonnen van €50,-** onder de respondenten. Als u deel wilt nemen aan deze verloting, kunt aan het einde van de enquête uw emailadres achterlaten. Na ontvangst van uw enquête worden deze gegevens gescheiden van uw antwoorden op de vragen, waarmee uw deelname aan de enquête volledig vertrouwelijk blijft. Alvast hartelijk bedankt voor uw medewerking.

Q1 *Algemene vragen* open-text

Max length: 250
Mode: optional
Hou bij het invullen van de vragen de fietsrit in gedachten die u het vaakst maakt tussen Zuidlaren en Haren/Groningen.
Graag de cijfers en letters van de postcode invullen.
Wat is over het algemeen uw herkomstlocatie of woonplaats?

Q2 closed-single

Mode: optional
Wilt u bovenstaande vraag open houden, kies dan voor onderstaande antwoordoptie:

- Zeg ik liever niet

Q3 open-text

Max length: 250
Mode: optional
Graag de cijfers en letters van de postcode invullen.
Wat is over het algemeen uw (belangrijkste) bestemmingslocatie?



Q4

closed-single

Mode: optional

Wilt u bovenstaande vraag open houden, kies dan voor onderstaande antwoordoptie:

- Zeg ik liever niet

Q5

closed-single

Graag aangeven welke route het meest op uw route lijkt, het is ook mogelijk dat u slechts een deel van de route fietst omdat u een tussengelegen bestemming heeft.

Welke route neemt u over het algemeen als u tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietst?

- Route 1: Via Onnen
- Route 2: Door het natuurgebied Appelbergen
- Route 3: Langs het spoor (Westerveen) en door natuurgebied Appelbergen
- Route 4: Via Glimmen (ook als u bij Glimmen westwaarts van of richting Groningen Airport fietst)
- Anders, namelijk:

Q6

open-integer

Reistijd in minuten.

Wat is (ongeveer) uw fietstijd in minuten tussen uw zojuist aangegeven herkomst en bestemming?

Q7

Fietsgebruik tussen Zuidlaren en Haren/Groningen

statements-single

Text-width: normal

Wij zijn benieuwd hoe vaak u gemiddeld tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietst, en voor welk doel u op de fiets stapt (bijvoorbeeld werk, school, ontspanning).

Voor welk doel en hoe vaak fietst u tussen Zuidlaren en Haren/Groningen?

- | | |
|---|------------------------------|
| • Naar of tijdens werk | • 5 tot 7 dagen per week |
| • Naar of tijdens school | • 3 tot 4 dagen per week |
| • Naar de winkel | • 1 tot 2 dagen per week |
| • Naar vrijetijdsbesteding (sport, hobby, etc.) | • 1 a 2 dagen per maand |
| • Naar vrienden/kennissen | • Minder dan 1 dag per maand |
| • Recreatief (een fietstocht(je) ter ontspanning) | • Nooit/niet van toepassing |
| • Als sport (wielrennen, mountainbiken) | |
| • Overig | |



Q8

closed-single

Als u fietst tussen Zuidlaren en Haren/Groningen, wat voor fiets gebruikt u dan het meest?

- Stadsfiets
- E-bike
- Speed pedelec
- Racefiets / mountainbike / hybride fiets
- Bakfiets
- OV-fiets of andere deelfiets
- Snorfiets
- Scooter
- Andere fiets, namelijk:

Q9

closed-multiple

Min value: 1

Max value: 12

Wat zijn de belangrijkste redenen om de fiets te pakken, in plaats van een ander vervoermiddel, als u tussen Zuidlaren en Haren/Groningen reist? <i>meerdere antwoorden mogelijk</i>

- Fietzen is gezond
- Fietzen is goed voor het milieu (in vergelijking met andere vervoersmiddelen)
- Fietzen is leuk
- Ik kan lekker in de buitenlucht zijn
- Fietzen is sneller (in vergelijking met andere vervoersmiddelen)
- Fietzen is makkelijk
- Ik heb met de fiets geen parkeerproblemen
- Ik heb met de fiets geen last van files
- Fietzen is goedkoop
- Fietzen is een gewoonte geworden
- Ik heb geen alternatief
- Anders, namelijk:

Q10

closed-multiple

Min value: 1

Max value: 12

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om soms toch voor een ander vervoermiddel dan de fiets te kiezen als u tussen Zuidlaren en Haren/Groningen reist?

- Weersomstandigheden (regen, wind, sneeuw, mist, gladheid)
- Met de auto ben ik sneller
- Afstand is te ver om te fietsen
- Te grote of zware bagage
- Vanwege het reisgezelschap
- Vanwege het reismoment (bijvoorbeeld 's avonds onveilig gevoel)
- Vanwege de fietsroute(s)
- Vanwege een combinatie van afspraken op dezelfde dag
- Ik vind het niet leuk om te fietsen
- Bij mankementen fiets
- Mijn gezondheid/fysieke gesteldheid laat fietsen niet (meer) toe
- Ik heb geen reden om niet te fietsen, ik fiets altijd
- Anders, namelijk:



Q11

closed-single

Indien u niet fietst, welk vervoermiddel gebruikt u dan het meest tussen Zuidlaren en Haren/Groningen?

- Auto
- Openbaar vervoer
- Lopend
- Overig, namelijk:

Q12

statements-single

Text-width: normal

Hoe vaak gebruikt u deze alternatieven voor de fiets tussen Zuidlaren en Haren/Groningen?

- | | |
|--------------------|------------------------------|
| • Auto | • 5 tot 7 dagen per week |
| • Openbaar vervoer | • 3 tot 4 dagen per week |
| • Lopend | • 1 tot 2 dagen per week |
| • Overig | • 1 a 2 dagen per maand |
| | • Minder dan 1 dag per maand |
| | • Nooit/niet van toepassing |

D

comment

De volgende vragen gaan over uw beleving van de fietsrit. Neem hierbij uw gemiddelde fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen in gedachten tussen uw aangegeven herkomst en bestemming. Geef a.u.b. op onderstaande schalen uw ervaring aan. Het eerste en het laatste bolletje zijn elkaars uitersten.

Q13

Rapportcijfers

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
voel ik mij gestrest 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 voel ik mij ontspannen

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.



Q14

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
verveel ik mij 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 vermaak ik mij

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Q15

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
verloopt mijn rit moeizaam 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 verloopt mijn rit voorspoedig

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Q16

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
ben ik moe 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 ben ik alert

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.



Q17

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
is mijn rit erg oncomfortabel 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 is mijn rit erg comfortabel

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Q18

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
ben ik bang te laat te komen 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 vertrouw ik erop op tijd te komen

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.



Q19

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
ervaar ik mijn rit als slecht 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 ervaar ik mijn rit als optimaal

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Q20

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
sta ik onder tijdsdruk 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 heb ik alle tijd

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Q21

closed-range-scale

Tijdens mijn fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen ...
heb ik er genoeg van 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 heb ik er zin in

Scale:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.





Q22

closed-integer-scale

Min value: 1
Max value: 10

Welk rapportcijfer (1-10) zou u uw fietsroute tussen Haren en Zuidlaren geven?

Q23

open-textarea

Max length: 1000
Mode: optional

Wat zijn de belangrijkste verbeterpunten voor uw huidige fietsroute?

Q24

statements-single

Text-width: narrow

Hieronder volgen een aantal vragen over verschillende aspecten van uw fietsroute. Neem ook hier weer uw gemiddelde fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen in gedachten, voor de door u aangegeven herkomst en bestemming. (1=zeer ontevreden, 10 = zeer tevreden)

Welk rapportcijfer zou u aan volgende aspecten van uw fietsroute geven?

- Directheid route • 1 (Zeer ontevreden)
- Het door kunnen fietsen op de route • 2
- Vertraging bij kruispunten (met of zonder verkeerslichten) • 3
- Sneeuw- en ijsvrij-zijn van het fietspad • 4
- Vlak wegdek • 5
- Afwatering van het wegdek (vorming van plassen) • 6
- Verkeersveiligheid (wegontwerp, inrichting obstakels) • 7
- Sociale veiligheid (gevoel / beleving van veiligheid) • 8
- 9
- 10 (Zeer tevreden)
- N.v.t/dat weet ik niet

Q25

statements-single

Text-width: narrow

Hieronder volgen een aantal vragen over verschillende aspecten van uw fietsroute. Neem ook hier weer uw gemiddelde fietsrit tussen Zuidlaren en Haren/Groningen in gedachten, voor de door u aangegeven herkomst en bestemming. (1=zeer ontevreden, 10 = zeer tevreden)

Welk rapportcijfer zou u aan volgende aspecten van uw fietsroute geven?

- Aantrekkelijkheid route/omgeving • 1 (Zeer ontevreden)
- Comfort route • 2
- Breedte fietspad • 3
- Herkenbaarheid van de route (kunt u makkelijk uw route vinden?) • 4
- Hinder door autoverkeer (geluid, licht, lucht) • 5
- Hinder door landbouwverkeer • 6
- Hinder door andere (brom)fietsers (o.a. drukte en snelheidsverschillen) • 7
- 8
- 9
- 10 (Zeer tevreden)
- N.v.t/dat weet ik niet



Q26 *Algemene vragen doorfietsroute* *closed-single*

Er komt tussen Zuidlaren en Haren/Groningen een doorfietsroute. Bent u bekend met het begrip 'doorfietsroute'?

- Ja
- Een beetje
- Nee

E *comment*

Een doorfietsroute is een fietsroute met weinig of geen verkeerslichten en waar je zoveel mogelijk voorrang hebt op kruispunten. Je kunt ze herkennen aan de speciale borden langs de fietsroute en afbeeldingen op het wegdek. De paden zijn breed en comfortabel, worden goed onderhouden en in de winter hebben de paden prioriteit als er gestrooid wordt. Lekker doorfietsen dus! De doorfietsroutes hebben als doel om de inwoners van provincie Groningen en Drenthe te stimuleren vaker de fiets te pakken.

Q27 *closed-multiple*

Min value: 1
Max value: 8

Zou u vaker tussen Zuidlaren en Haren/Groningen fietsen als er een doorfietsroute ligt?

- Ja, naar werk
- Ja, naar mijn opleiding
- Ja, naar de winkels
- Ja, naar mijn vrijetijdsbesteding (sport, hobby, etc)
- Ja, naar vrienden of familie
- Ja, voor recreatie en/of ontspanning
- Ja, voor sporten (wielrennen, mountainbiken)
- Ja, naar overige bestemmingen
- Nee, ik verwacht geen verschil in het gebruik van de route

Q28 *closed-single*

Het gaat hier om een schematische weergave van de mogelijke routes. De exacte ligging is onderdeel van het project.

Waar zou u graag willen dat de doorfietsroute gerealiseerd wordt?

- Route 1
- Route 2
- Route 3
- Route 4



Q29 closed-single

Wilt u in de toekomst meedenken over de realisatie van de doorfietsroute, bijvoorbeeld in een werkgroep/klankbordgroep of wilt u een persoonlijke uitnodiging ontvangen voor een inloopbijeenkomst?

- Ja
- Nee

Q30 open-text

Max length: 250

Mode: optional

Zo ja, vul hieronder uw e-mailadres of contactgegevens in waarop de provincie u kan benaderen:

Q31 closed-single

Mag de provincie u in de toekomst benaderen voor een vervolvenquête over deze doorfietsroute?

- Ja
- Nee

Q32 open-text

Max length: 250

Mode: optional

Zo ja, vul hieronder uw e-mailadres of contactgegevens in waarop de provincie u kan benaderen:

Q33 *Algemene vragen over uzelf* open-integer

Mode: optional

<u>Algemene vragen over uzelf:</u>

Leeftijd:

Q34 closed-single

Mode: optional

Wilt u bovenstaande vraag open houden, kies dan voor onderstaande antwoordoptie:

- Zeg ik liever niet



Q35 closed-single

Heeft u een auto?

- Ja, in mijn bezit
- Ja, tot mijn beschikking (niet in mijn bezit)
- Nee, ik heb wel een rijbewijs, maar geen auto
- Nee, ik heb geen rijbewijs

Q36 closed-single

Wat is de samenstelling van uw huishouden

- Inwonend bij (groot)ouders of familie
- Alleenstaand zonder thuiswonende kind(eren)
- Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)
- Studentenhuis / woongemeenschap
- Getrouwd / samenwonend, geen thuiswonend(e) kind(eren)
- Getrouwd / samenwonend, jongst thuiswonend(e) kind(eren) jonger dan 12 jaar
- Getrouwd / samenwonend, jongst thuiswonend(e) kind(eren) 12 jaar of ouder
- Anders

Q37 closed-single

Wat is uw belangrijkste dagelijkse bezigheid?

- Ik werk in loondienst
- Ik ben zelfstandig ondernemer
- Ik studeer of ga naar school
- Ik ben werkzoekende
- Ik ben arbeidsongeschikt
- Ik ben gepensioneerd
- Ik doe vrijwilligerswerk
- Anders, namelijk...

Q38 closed-single

Wij verloten 10 bol.com-bonnen van €50,- onder de deelnemers van deze enquête. Wilt u meeloten voor het winnen van een prijs?

- Ja
- Nee

Q39 open-text

Max length: 250

Mode: optional

Zo ja, vul hieronder uw e-mailadres of contactgegevens in waarop de provincie u kan benaderen: (deze contactgegevens worden alleen gebruikt voor de verloting)

G comment

Dit is het einde van de enquête. Bedankt voor uw deelname!



4.2 Respons

In de volgende tabellen worden de eigenschappen van de respondenten uiteengezet.

Tabel 9 Verdeling leeftijd

Leeftijd	Aantal	Percentage
18 jaar of jonger	64	16%
19-35 jaar	80	21%
36-50 jaar	46	12%
51-65 jaar	114	29%
66 jaar of ouder	65	17%
Onbekend	20	5%
Totaal	389	100%

Tabel 10 Verdeling autobezit

Autobezit	Aantal	Percentage
Ja, in mijn bezit	261	67%
Ja, tot mijn beschikking (niet in mijn bezit)	23	6%
Nee, ik heb wel een rijbewijs, maar geen auto	27	7%
Nee, ik heb geen rijbewijs	78	20%
Totaal	389	100%

Huishoudsamenstelling	Aantal	Percentage
Inwonend bij (groot)ouders of familie	63	16%
Alleenstaand zonder thuiswonende kin(deren)	48	12%
Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)	2	1%
Studentenhuis / woongemeenschap	12	3%
Getrouwd / samenwonend, geen thuiswonend(e) kind(eren)	169	43%
Getrouwd / samenwonend, jongst thuiswonend(e) kind(eren) jonger dan 12 jaar	40	10%
Getrouwd / samenwonend, jongst thuiswonend(e) kind(eren) 12 jaar of ouder	42	11%
Anders	13	3%
Totaal	389	100%



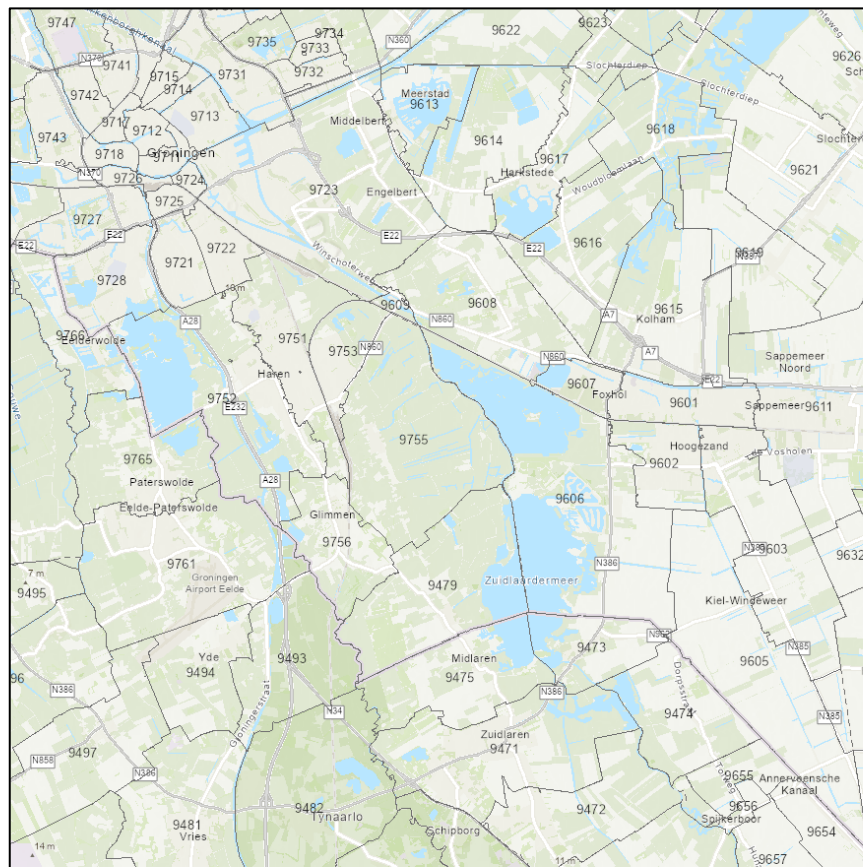
Tabel 11 Verdeling dagelijkse bezigheid

Dagelijkse bezigheid	Aantal	Percentage
Ik werk in loondienst	193	50%
Ik ben zelfstandig ondernemer	30	8%
Ik studeer of ga naar school	72	19%
Ik ben arbeidsongeschikt	5	1%
Ik ben gepensioneerd	61	16%
Ik doe vrijwilligerswerk	12	3%
Anders, namelijk...	16	4%
Totaal	389	100%

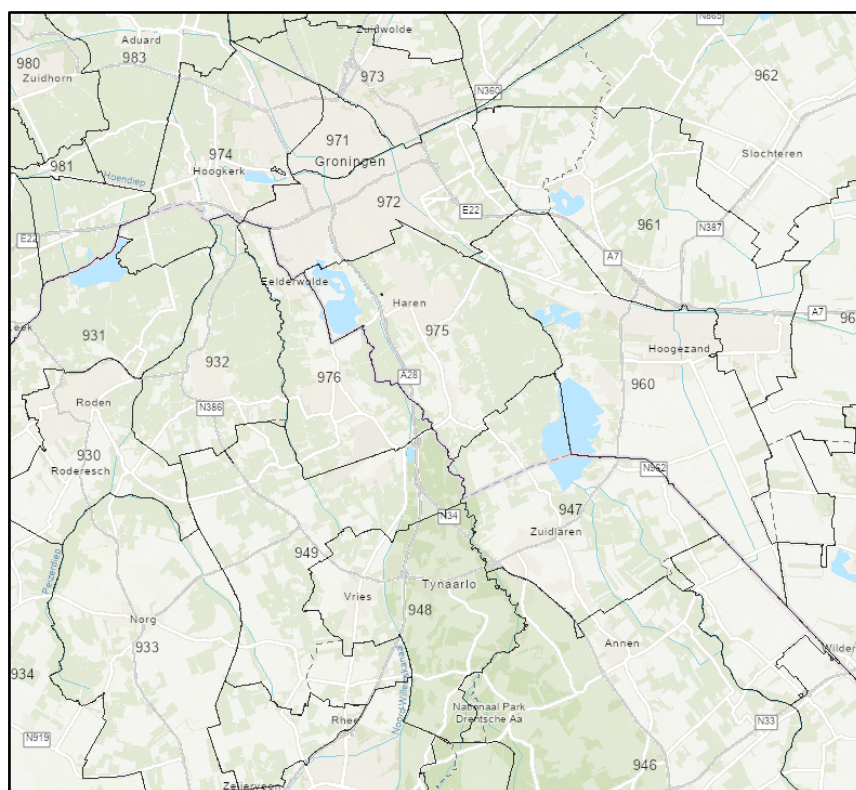
4.3 Aanvullende analyses

4.3.1 Analyse postcodes

Om een inzicht te krijgen in de veelvoorkomende herkomst en bestemmingscombinaties hebben wij op de schaal van de driecijferige postcode gekeken. Wij hebben op postcode 3 niveau gekeken omdat er niet genoeg observaties waren om op postcode 4 niveau uitspraken te doen. De meest voorkomende herkomst en bestemming combinaties zijn Mid-, Zuidlaren naar Groningen (totaal 22%) en Mid-, Zuidlaren naar Haren, Onnen en Glimmen (12%). Zie Tabel 12 voor het complete overzicht.



Figuur 10 Viercijferige postcode gebieden



Figuur 11 Driecijferige postcode gebieden

Tabel 12 Herkomst en bestemming combinaties

	Driecijferige postcode bestemming																Totaal	
	106	792	940	941	946	947	948	949	955	970	971	972	973	974	975	976		
Driecijferige postcode herkomst	891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	946	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	8	0	3	8	0	29	
	947	1	1	0	0	0	7	0	0	3	47	38	2	7	46	3	155	
	948	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	5	
	955	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	960	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3	
	964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	971	0	0	3	1	3	15	1	0	0	4	0	0	0	1	0	28	
	972	0	0	1	0	4	9	0	0	0	0	5	0	1	2	0	22	
	973	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
	974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	
	975	0	0	1	0	2	16	0	2	0	15	2	0	1	11	0	51	
Totaal		1	1	6	1	10	51	2	2	1	5	78	55	2	12	74	3	304



9% (34 fietsers) van de fietsers gebruikt route 4, daarvan komt 20% (7 fietsers) uit Glimmen. Het is dus niet zo dat enkel fietsers uit Glimmen gebruikt maken van deze route. We hebben ook achterhaald of de route over Onnen vooral populair is onder fietsers uit Onnen.

Slechts 6 fietsers kwamen uit Onnen, een te klein aantal om uitspraken te doen over welke route het populairst is bij de mensen uit Onnen. We kunnen wel stellen dat de route door Onnen populair is en dat dit niet veroorzaakt wordt door een over representatie van fietsers uit Onnen. Zie Tabel 13 en Tabel 14 voor het totale overzicht.

Tabel 13 Gekozen route. Gesplitst naar postcode herkomst.

Viercijferige postcode herkomstlocatie	Route 1: Via Onnen	Route 2: Door het natuurgebied Appelbergen	Route 3: Langs het spoor (Westerveen) en door natuurgebied Appelbergen	Route 4: Via Glimmen	Anders, namelijk:	Totaal
9471	27	36	7	1	3	74
9479	11	22	7	1	2	43
9472	11	11	6	2	1	31
9756	0	9	8	7	3	27
9468	8	8	2	1	2	21
Onbekend	5	8	6	1	0	20
9475	7	9	3	0	0	19
9751	9	2	4	1	1	17
9712	8	5	0	2	1	16
9753	4	3	4	0	1	12
9722	2	4	0	2	2	10
9713	4	2	2	0	0	8
9469	0	3	2	1	1	7
9721	0	5	0	2	0	7
9723	3	2	0	1	0	6
9755	2	1	1	2	0	6
9728	1	1	1	0	2	5
9474	2	0	0	2	0	4
9717	0	2	1	1	0	4
9711	2	0	0	1	0	3
9724	1	1	1	0	0	3
9741	1	1	1	0	0	3
9461	0	2	0	0	0	2
9481	0	0	0	2	0	2
9551	2	0	0	0	0	2
9714	1	1	0	0	0	2
9718	1	1	0	0	0	2
9725	0	1	0	1	0	2
9726	1	0	0	1	0	2
9731	0	1	0	0	1	2
9752	1	0	1	0	0	2
8911	0	0	0	0	1	1
9463	0	0	1	0	0	1
9466	0	1	0	0	0	1
9473	1	0	0	0	0	1
9478	0	1	0	0	0	1
9482	0	1	0	0	0	1
9483	0	0	1	0	0	1
9484	1	0	0	0	0	1



9602	1	0	0	0	0	1
9603	1	0	0	0	0	1
9606	0	1	0	0	0	1
9641	0	1	0	0	0	1
9655	1	0	0	0	0	1
9715	0	1	0	0	0	1
9716	1	0	0	0	0	1
9732	1	0	0	0	0	1
9733	1	0	0	0	0	1
9736	0	1	0	0	0	1
9737	1	0	0	0	0	1
9742	0	0	0	1	0	1
9743	0	1	0	0	0	1
9746	0	0	0	1	0	1
9761	1	0	0	0	0	1
9921	0	1	0	0	0	1
9991	0	1	0	0	0	1
Totaal	124	151	59	34	21	389

Tabel 14 Gekozen route. Gesplitst naar bestemmingslocatie.

Postcode bestemmingslocatie	Route 1: Via Onnen	Route 2: Door het natuurgebied Appelbergen	Route 3: Langs het spoor (Westerveen) en door natuurgebied Appelbergen	Route 4: Via Glimmen	Anders, namelijk:	Totaal
Onbekend	29	26	13	10	0	78
9751	30	16	11	0	2	59
9712	11	18	8	0	2	39
9471	13	14	3	1	6	37
9713	8	4	3	0	1	16
9721	0	11	0	1	1	13
9728	1	7	2	1	1	12
9756	1	6	3	2	0	12
9711	2	7	2	0	0	11
9479	2	4	3	1	0	10
9722	3	4	1	0	1	9
9747	3	2	0	1	2	8
9468	1	3	0	1	1	6
9401	1	2	0	2	0	5
9472	3	1	0	1	0	5
9700	1	1	2	1	0	5
9718	2	2	0	1	0	5
9726	0	3	0	2	0	5
9727	0	4	1	0	0	5
9723	1	3	0	0	0	4
9724	1	3	0	0	0	4
9725	1	0	2	1	0	4
9753	2	1	0	0	1	4
9717	0	1	0	1	1	3
9752	1	2	0	0	0	3
9761	0	0	0	2	1	3
9461	1	0	0	1	0	2
9714	0	0	2	0	0	2
9715	2	0	0	0	0	2



9746	0	0	1	0	1	2
1067	0	0	0	1	0	1
7925	1	0	0	0	0	1
9403	0	1	0	0	0	1
9417	0	1	0	0	0	1
9466	0	0	0	1	0	1
9469	0	1	0	0	0	1
9475	0	0	1	0	0	1
9481	0	0	0	1	0	1
9483	0	1	0	0	0	1
9493	0	0	0	1	0	1
9497	0	0	1	0	0	1
9551	1	0	0	0	0	1
9731	0	1	0	0	0	1
9733	1	0	0	0	0	1
9741	1	0	0	0	0	1
9743	0	1	0	0	0	1
Totaal	124	151	59	34	21	389

4.3.2 Deelcijfers

Als wij kijken naar de rapportcijfers voor de verschillende aspecten van de fietsroutes zien wij dat de onderdelen vlak wegdek, afwatering, comfort route en breedte fietspad een onvoldoende scoren (lager dan 6,0). De onderdelen die goed scoren (8 of hoger) zijn de directheid van de routes, de aantrekkelijkheid van de omgeving en de herkenbaarheid van de route. Onderling zijn er verschillen tussen de beoordeling, zie Tabel 15. Wat opvalt is dat de route door Appelbergen lager dan gemiddeld scoort op de vlakheid van het wegdek.

Tabel 15 Deelcijfers fietsroutes. Gesplitst naar route.

	Totaal	1 - via Onnen	2 - door Appelbergen	3 - langs het spoor	4 - via Glimmen	Anders
	(n=389)	(n=124)	(n=151)	(n=59)	(n=34)	(n=21)
Directheid route	7,8	7,9	8,0	7,8	7,5	6,6
Het door kunnen fietsen op de route	7,2	7,2	7,2	7,4	7,1	6,5
Vertraging bij kruispunten (met of zonder verkeerslichten)	7,1	7,1	7,0	7,5	7,4	6,1
Sneeuw- en ijsvrij-zijn van het fietspad	7,4	7,6	7,2	7,1	8,2	7,3
Vlak wegdek	4,6	4,7	4,3	4,7	5,1	3,9
Afwatering van het wegdek (vorming van plassen)	5,8	6,1	5,5	5,3	6,4	6,3
Verkeersveiligheid (wegontwerp, inrichting obstakels)	6,3	6,2	6,3	6,7	6,6	5,5
Sociale veiligheid (gevoel / beleving van veiligheid)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,7	7,1
Aantrekkelijkheid route/omgeving	8,2	8,1	8,2	8,4	8,1	7,8
Comfort route	5,8	6,0	5,7	5,6	5,9	5,9
Breedte fietspad	5,0	4,7	5,0	5,0	5,4	5,6
Herkenbaarheid van de route (kunt u makkelijk uw route vinden?)	8,1	8,4	8,0	8,1	7,6	7,2
Hinder door autoverkeer (geluid, licht, lucht)	6,9	6,7	7,1	7,2	6,9	6,7
Hinder door landbouwverkeer	7,3	6,8	7,4	7,5	7,5	7,4
Hinder door andere (brom)fietsers (o.a. drukte en snelheidsverschillen)	6,2	6,2	6,3	6,2	6,2	6,0

