



PROVINCIE ■ UTRECHT

Nulmeting Utrechtse doorfietsroutes

Coco Bastiaansen, Lilian Bosten
December 2022

Dimensus
■ beleidsonderzoek

Inhoud

1. Inleiding.....	2
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Inzicht in gebruik en waardering doorfietsroutes.....	2
1.3 Uitvoering van de nulmeting.....	2
1.4 Leeswijzer.....	2
2. Gebruik van de fietsroute.....	3
2.1 Utrecht - Woerden.....	6
2.2 Utrecht - Amersfoort.....	6
2.3 Utrecht – IJsselstein.....	7
2.4 Amersfoort – Bunschoten.....	8
3. Beleving en beoordeling van de doorfietsroute.....	9
3.1 Beleving van de fietsrit.....	9
3.2 Beoordeling van de fietsroute.....	10
3.3.1 Utrecht – Woerden.....	13
3.3.2 Utrecht – Amersfoort.....	17
3.3.3 Utrecht – IJsselstein.....	21
3.3.4 Amersfoort – Bunschoten.....	25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Utrecht heeft de ambitie om samen met de gemeenten nieuwe doorfietsroutes in de regio Utrecht aan te leggen. Dit doet zij door bestaande fietsroutes te verbeteren en aan elkaar te verbinden zodat fietsers veilig, vlot en comfortabel kunnen doorfietsen. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. De komende jaren gaat de provincie op negen trajecten in de provincie Utrecht doorfietsroutes aanleggen

Voor vier routes is het tracé inmiddels vastgesteld en is de samenwerkingsovereenkomst getekend. Het gaat hierbij om de volgende tracés:

1. Utrecht - Woerden
2. Utrecht - Amersfoort
3. Utrecht - IJsselstein
4. Amersfoort - Bunschoten

1.2 Inzicht in gebruik en waardering doorfietsroutes

Om vast te kunnen stellen of het aanleggen van doorfietsroutes ook daadwerkelijk tot een toename in fietsverkeer en tevredenheid van de fietser leiden, heeft een nulmeting plaatsgevonden. De nulmeting levert inzicht in het huidige gebruik en de tevredenheid van de fietsroute. Het gaat daarbij onder andere om verschillende aspecten zoals de directheid, verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de fietsroutes. Omdat niet alle fietsers gebruik maken van de hele route zijn de routes opgedeeld in verschillende delen zodat ook uitspraken mogelijk zijn over de verschillende onderdelen van de doorfietsroutes. De resultaten van de nulmeting kunnen later, na aanleg van de doorfietsroutes, worden vergeleken met de resultaten van een vervolgmeting zodat de effecten van de aanleg in beeld kunnen worden gebracht.

De nulmeting heeft betrekking op het ophalen van informatie bij een representatieve groep gebruikers van de tracés met daarin een logische verdeling in leeftijd, gender en verplaatsingsmotief. De vragenlijst die hiervoor gebruikt is door Tour de Force opgesteld. Tour de force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland.

1.3 Uitvoering van de nulmeting

De nulmeting is uitgevoerd in de periode van begin juni tot eind oktober 2022. Op alle tracés zijn gedurende drie dagdelen (tussen 07:00u – 11:00u; 12:00u – 16:00u en 16:00u en 20:00u) flyers uitgedeeld aan fietsers die gebruik maken van de desbetreffende fietsroute. Via de flyers zijn fietsers uitgenodigd om deel te nemen aan de online vragenlijst. Het was ter plekke ook mogelijk om samen met een enquêteur de vragenlijst in te vullen. Daarnaast is er via social media (facebook, twitter, LinkedIn) van de gemeenten waar de verschillende fietsroutes doorheen komen en van de provincie Utrecht een oproep geplaatst. Ook is er een oproep geplaatst in gemeentelijke huis-aan-huis/online weekbladen, nieuwsbrieven van de fietsersbond en sociale media van de ik-fiets app en de snuffelfiets.

1.4 Leeswijzer

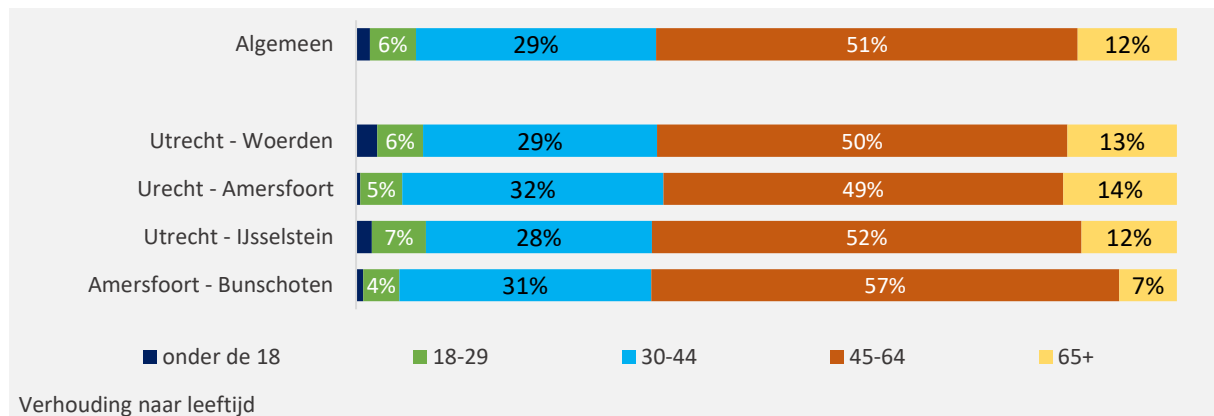
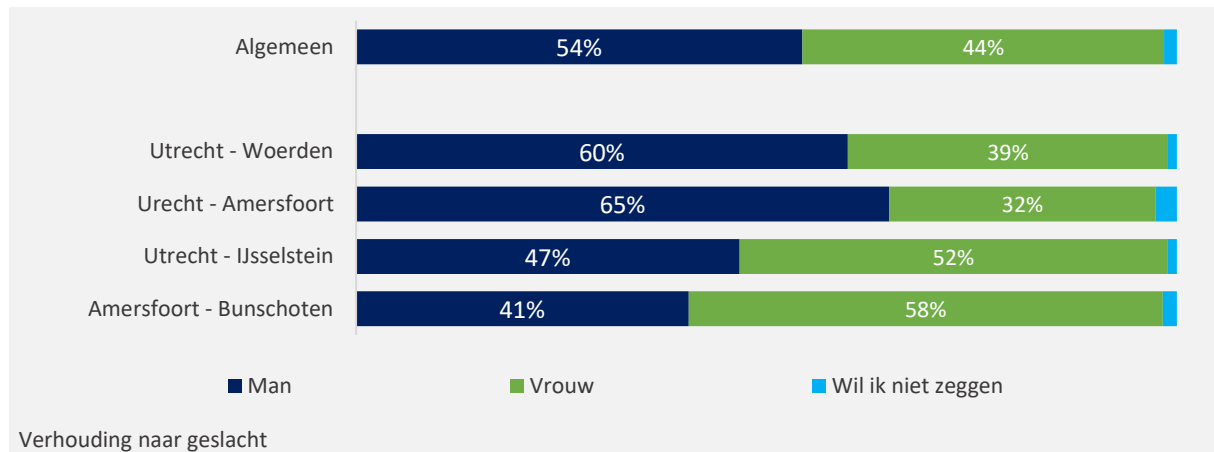
Hoofdstuk 2 beschrijft de algemene kenmerken van de gebruikers en het gebruik van de routes. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de beleving (hoe voelden fietsers zich op het moment van het maken van de fietsrit) en de beoordeling (waardering van verschillende aspecten van de fietsroutes). De resultaten van de nulmeting zijn per route en voor de beoordeling ook per deel van de route, geanalyseerd.

2. Gebruik van de fietsroute

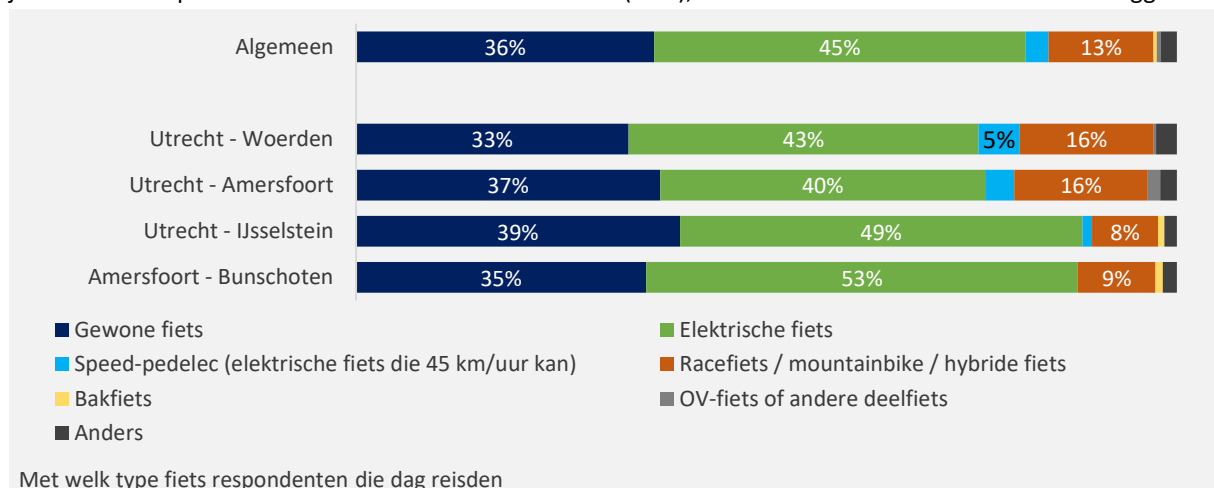
In totaal hebben 851 fietsers aan het onderzoek meegewerkt. Voor de routes tussen Utrecht en Woerden en Utrecht en IJsselstein is de respons het hoogst (resp. 277 en 261), voor de route tussen Utrecht en Amersfoort hebben 197 fietsers aan het onderzoek meegewerkt en voor de route tussen Amersfoort en Bunschoten 116.

In dit hoofdstuk staan de algemene kenmerken van de gebruikers, per route.

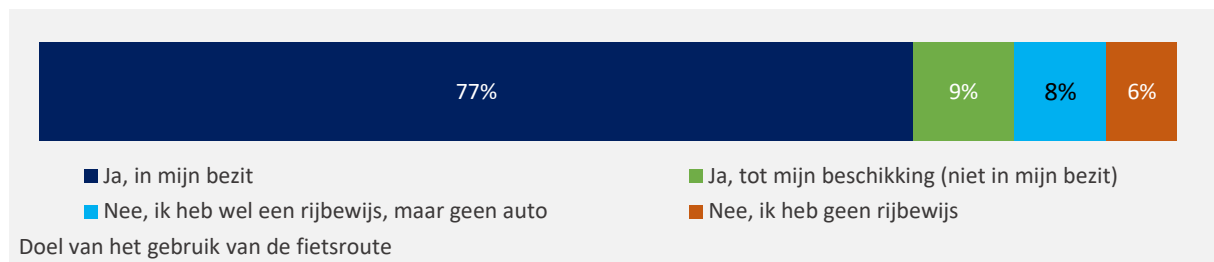
- Wat is de verdeling naar geslacht?
- Wat is de leeftijd van de gebruikers?
- Zijn gebruikers in het bezit van een rijbewijs en/of een auto?



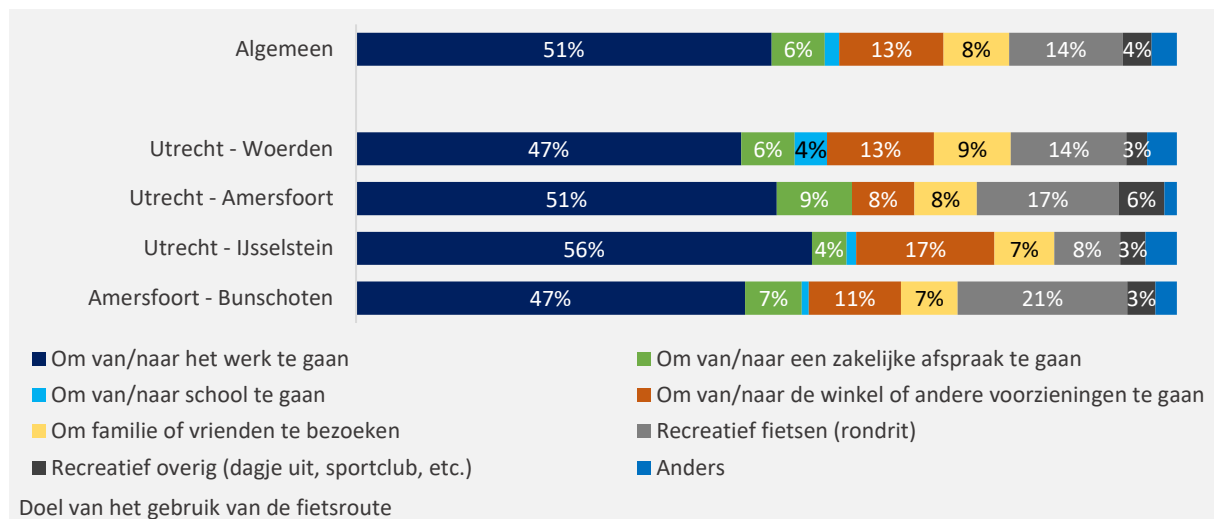
Het overgrote deel van de respondenten is 30-plus (92%). De helft van de respondenten is tussen de 45 en 65 jaar. Van de respondenten is iets meer dan de helft man (54%), 44% is vrouw en 2% wil dit liever niet zeggen.



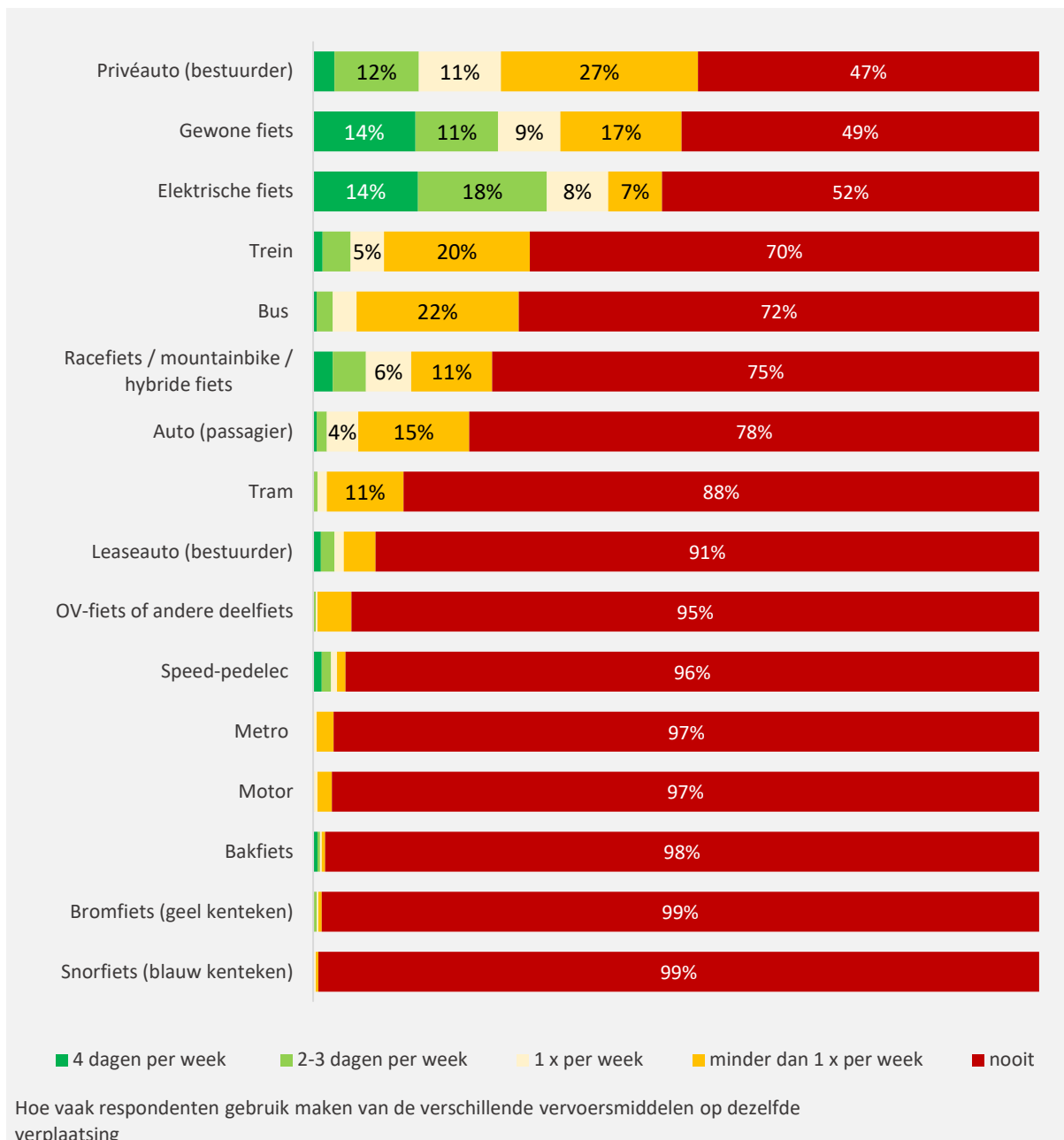
Iets minder dan de helft van de respondenten maakte gebruik van een elektrische fiets (45% en iets meer dan een derde van een gewone fiets (36%). Iets meer dan één op de tien respondenten zat op een racefiets, een mountainbike of een hybride fiets (13%) en slechts een klein deel maakte gebruik van een speed-pedelec (3%).



Respondenten is gevraagd in welke mate zij een rijbewijs hebben en/of een auto ter beschikking hebben. Iets meer dan drie kwart heeft een auto in zijn of haar bezit (77%) en nog eens één op de tien respondenten heeft een auto tot zijn of haar beschikking (niet in bezit) (9%). Ruim acht op de tien respondenten kiezen dus regelmatig voor de fiets ondanks dat zij ook gebruik kunnen maken van een auto (86%).



Meer dan de helft van alle respondenten gebruikt de doorfietsroutes om van of naar het werk of een zakelijke afspraak te gaan (Utrecht-IJsselstein: 53%, Utrecht-Woerden: 60%, Utrecht-Amersfoort: eveneens 60% en Amersfoort-Bunschoten: 54%). Eén op de vijf respondenten van de route Amersfoort – Bunschoten geeft aan deze route het meest voor een recreatieve fietsrit te gebruiken, voor Utrecht-Amersfoort is dat 17%. Eveneens 17% gebruikt de route tussen Utrecht-Amersfoort om van of naar de winkel of andere voorzieningen te gaan. Een klein aandeel van de respondenten van de route tussen Utrecht-Woerden gebruikt de doorfietsroute voor een overige activiteit zoals een dagje uit of een bezoek aan de sportclub (6%).



Respondenten is gevraagd aan te geven in welke mate zij gebruik maken van verschillende vervoersmiddelen wanneer zij tussen dezelfde herkomst en bestemming reizen. Respondenten maken het meest gebruik van de auto, fiets of elektrische fiets om de betreffende route af te leggen (resp. 53%, 51% en 48%). Zij maken daarbij het meest frequent gebruik van de elektrische fiets (40% minstens 1 keer per week). De auto gebruiken zij het minst frequent (26% minstens 1 keer per week).

Fietsers maken niet altijd van de gehele doorfietsroute gebruik en de beleving en beoordeling van de doorfietsroute kan afhankelijk zijn van bepaalde delen van de route. Daarom zijn de routes onderverdeeld in subdelen. Om te bepalen wat logisch samenhangende subdelen zijn hebben we gebruik gemaakt van de kennis van lokale afdelingen van de fietsersbond. Gebruikers is gevraagd aan te geven van welke delen zij gebruik hebben gemaakt (dit aandeel is in het blauw aangeduid op de kaart) en om één deel specifiek te kiezen waarover zij de vragen in de enquête beantwoorden (dit aandeel is in het oranje aangeduid op de kaart).

2.1 Utrecht – Woerden



Blauw: Het percentage respondenten dat dit deel van de doorfietsroute fietst

Oranje: Het percentage respondenten dat een oordeel over dit deel van de doorfietsroute heeft gegeven

N = 277

2.2 Utrecht – Amersfoort

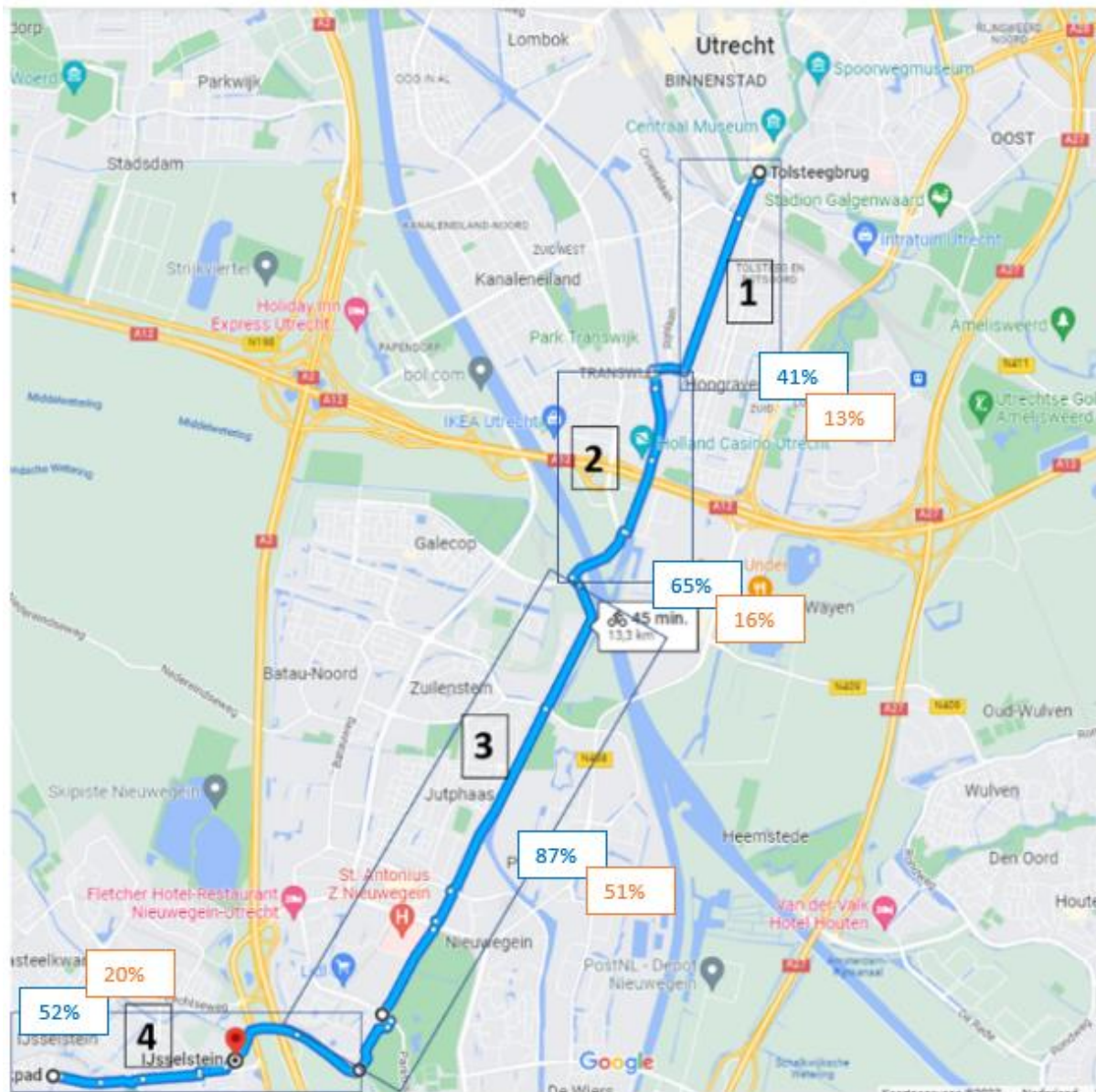


Blauw: Het percentage respondenten dat dit deel van de doorfietsroute fietst

Oranje: Het percentage respondenten dat een oordeel over dit deel van de doorfietsroute heeft gegeven

N = 197

2.3 Utrecht – IJsselstein

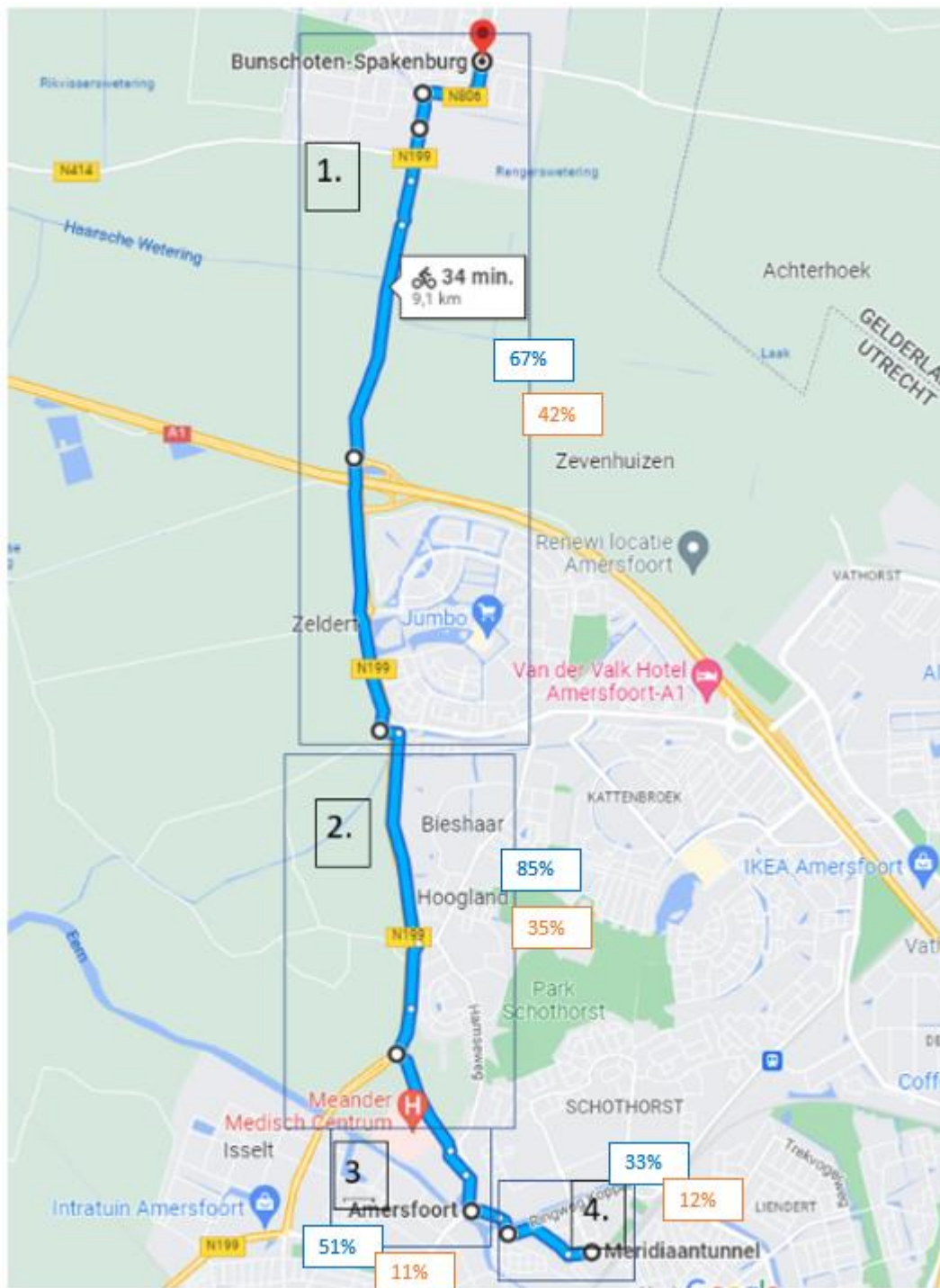


Blauw: Het percentage respondenten dat dit deel van de doorfietsroute fietst

Oranje: Het percentage respondenten dat een oordeel over dit deel van de doorfietsroute heeft gegeven

N = 261

2.4 Amersfoort – Bunschoten



Blauw: Het percentage respondenten dat dit deel van de doorfietsroute fietst

Oranje: Het percentage respondenten dat een oordeel over dit deel van de doorfietsroute heeft gegeven

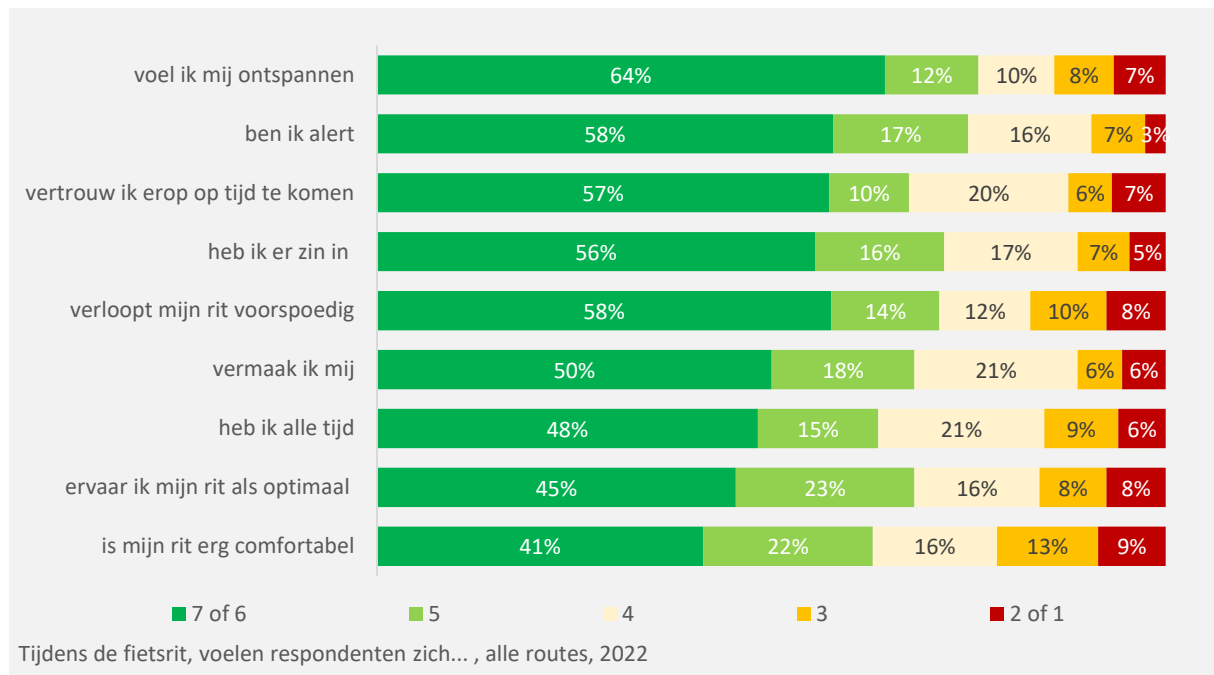
N = 116

3. Beleving en beoordeling van de doorfietsroute

In dit hoofdstuk wordt er gekeken naar hoe respondenten de fietsrit beleven (paragraaf 3.1), hoe zij zich voelden op het moment van het maken van de fietsrit (paragraaf 3.2). Daarnaast wordt aan de hand van rapportcijfers gekeken hoe respondenten de verschillende aspecten van de fietsroute beoordelen.

3.1 Beleving van de fietsrit

Gebruikers van de verschillende fietsroutes is gevraagd om op een schaal van 1 tot 7 aan te geven in hoeverre zij zich op verschillende punten voelden op het moment dat zij de fietsrit maakten.



Over het algemeen voelen gebruikers zich goed tijdens de fietsrit, nagenoeg alle punten scoren gelijk aan of hoger dan een 4,8 gemiddeld.

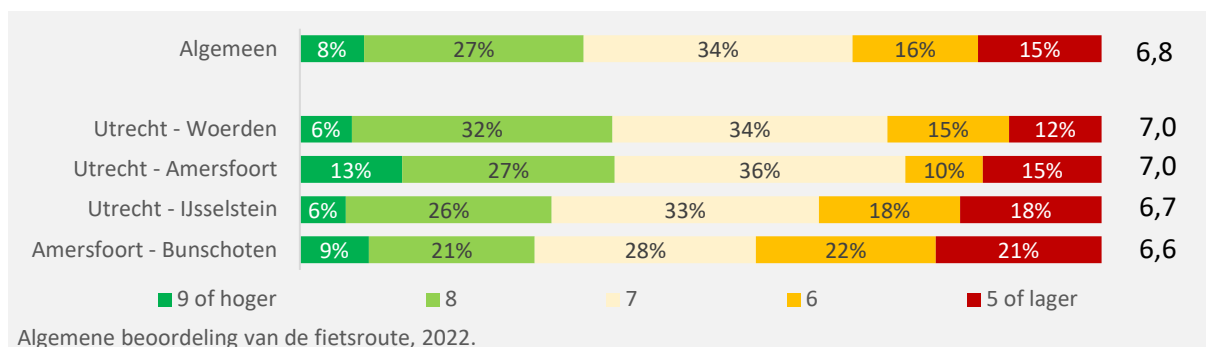
Gebruikers voelen zich met name ontspannen: bijna twee derde geeft hiervoor een 6 of 7 (64%) en nog eens 12% voelt zich redelijk ontspannen. Gemiddeld komt dit uit op een 5,5 op een schaal van 1 tot 7. Daarnaast zijn gebruikers alert tijdens hun fietsrit, vertrouwen zij erop op tijd te komen en hebben zij zin in hun fietsrit (alle drie een 5,4 gemiddeld). De mate waarin de rit als comfortabel wordt beoordeeld en voorspoedig verloopt krijgt wat vaker dan de overige belevingen een 3 of lager (resp. 22% en 18%). Beide belevingen worden dan ook iets lager dan de andere belevingen beoordeeld (resp. een 4,8 en een 5,0).

De beleving van gebruikers is voor alle routes (nagenoeg) gelijk aan het gemiddelde. Alleen gebruikers op de route tussen Amersfoort en Bunschoten hebben iets minder vaak zin in de fietsrit (een 5,1 tegenover een 5,4 gemiddeld) of ervaren hun rit als optimaal of erg comfortabel (resp. een 4,7 en 4,5 tegenover een 5,0 en 4,8 gemiddeld).

Fietsers die van de doorfietsroute gebruik maken met een speedpedelec ervaren hun rit vaak minder optimaal dan gemiddeld en scoren hier gemiddeld een 4,5. Fietsers die gebruik maken van een OV-fiets scoren op alle punten meer dan 0,5 punt lager dan gemiddeld. Wat betreft de invloed van het doel waarmee fietsers onderweg zijn is er, op de schoolgangers na, weinig verschil. De schoolgangers beoordelen de rit op nagenoeg alle belevingsaspecten minder dan gemiddeld. De overige fietsers beoordelen dit nagenoeg gelijk aan het gemiddelde.

3.2 Beoordeling van de fietsroute

Gebruikers van de verschillende doorfietsroutes hebben de vraag gekregen om de doorfietsroute in het algemeen te beoordelen met een rapportcijfer tussen de 1 en 10.



Iets meer dan een derde van de gebruikers beoordeelt de doorfietsroutes met een 8 of hoger (35%) en nog eens een derde met een 7 (34%). Gemiddeld krijgen de doorfietsroutes in de provincie Utrecht een 6,8 als rapportcijfer. De routes tussen Utrecht en Woerden en tussen Utrecht en Amersfoort krijgen de hoogste cijfers. Een groter aandeel van de gebruikers beoordeelt deze route met een 8 of hoger (resp. 38% en 40%), wat neerkomt op een 7,0 als gemiddelde rapportcijfer voor beide routes. De doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten wordt het minst goed beoordeeld. Zo geeft 30% een 8 of hoger, maar daarnaast geeft 21% een 5 of lager en nog eens 22% een zes. Gemiddeld wordt de doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten met een 6,6 beoordeeld. De doorfietsroute tussen Utrecht en IJsselstein scoort met een 6,7 nagenoeg gelijk aan het gemiddelde.

Naast een algemene beoordeling van de fietsroute zijn gebruikers van de fietsroutes gevraagd om verschillende aspecten van de fietsroute te beoordelen met een rapportcijfer tussen de 1 en 10. De verschillende aspecten kunnen worden onderverdeeld in aspecten op het gebied van directheid en breedte van de route, technisch en beheer, hinder op de route, veiligheid van de route, aantrekkelijkheid van de route en voorzieningen op of langs de route.

	Algemeen	Utrecht - Woerden	Utrecht - Amersfoort	Utrecht - IJsselstein	Amersfoort - Bunschoten
Directe / rechtstreekse route	7,1	7,0	7,1	7,0	7,5
Breedte fietsinfrastructuur	6,4	6,5	6,3	6,1	7,0
Vlak / egaal wegdek	6,4	6,7	6,3	6,2	5,8
Afwatering van het wegdek	7,0	7,2	7,0	6,9	6,7
Onderhoud van de route	6,9	7,2	6,9	6,7	6,8
Sneeuw, ijsvrij van de route	6,6	6,8	6,4	6,6	6,7
Geen gevaarlijke wegkanten	6,6	6,7	6,5	6,5	6,7
Weinig / geen obstakels	6,7	6,7	6,7	6,3	7,1
Bewegwijzering van de route	6,7	6,8	6,5	6,6	7,1
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	6,1	6,4	6,2	5,8	5,8
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	6,4	6,5	6,7	6,1	6,5

Doorfietsen ondanks andere andere (snor/-brom)fietsers	6,5	6,5	6,6	6,1	6,8
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	6,3	6,1	6,6	6,2	6,2
Verkeersveiligheid van de route	6,4	6,4	6,6	6,3	6,1
Voorrang op de route	6,2	6,4	6,4	5,9	6,4
Verlichting van de route	6,5	6,8	5,9	6,6	6,6
Sociale veiligheid van de route	6,4	6,7	6,2	6,3	6,4
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	6,4	6,6	6,3	6,4	6,3
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	7,1	7,4	7,5	6,7	6,5
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	5,8	6,2	5,4	5,6	5,6
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	5,7	5,9	5,8	5,6	5,2
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	4,5	4,7	4,5	4,6	4,0
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	5,1	5,5	5,0	5,1	4,7
Aanwezigheid van kunst onderweg	4,9	4,9	5,5	4,8	3,9

Directheid en breedte

De directheid van de route scoort met een 7,1 hoger dan de breedte van de route waarvoor de gebruikers een 6,4 geven als gemiddelde rapportcijfer. Beide aspecten worden voor de route Amersfoort-Bunschoten met een 7,5 voor de directheid en een 7,0 voor de breedte hoger dan gemiddeld beoordeeld. De breedte van de fietsinfrastructuur wordt voor de route Utrecht - IJsselstein met een 6,1 juist lager dan gemiddeld beoordeeld.

Technisch en beheer

Aspecten rondom technisch en beheer worden gemiddeld tussen de 6,4 en 7,0 beoordeeld. De afwatering van het wegdek (vorming van regenplassen) en het onderhoud van de route scoren met een 7,0 en 6,9 het hoogst. De route tussen Utrecht en Woerden scoort op beide punten bovengemiddeld (beide aspecten een 7,2). De mate waarin het wegdek vlak en egaal is wordt met een 6,4 het minst beoordeeld. Ook hier scoort de route tussen Utrecht en Woerden hoger dan gemiddeld. De route tussen Amersfoort en Bunschoten scoort op dit punt juist lager dan gemiddeld (5,8). Ook op de afwatering van het wegdek scoort op de route tussen Amersfoort en Bunschoten lager dan gemiddeld. Wat betreft de bewegwijzering van de route en de mate waarin obstakels aanwezig zijn scoort deze route echter hoger dan gemiddeld (op beide punten een 7,1 tegenover een 6,7 gemiddeld). De route tussen Utrecht en IJsselstein scoort op de mate waarin er obstakels op de route aanwezig zijn lager dan gemiddeld (6,3). Op de overige aspecten scoren op deze route nagenoeg gelijk of iets lager dan gemiddeld.

Hinder op de route

De mate waarin gebruikers van de doorfietsroutes hinder ervaren op de route wordt gemeten aan de hand van het rapportcijfer dat zij geven voor het doorfietsen bij kruispunten met en zonder verkeerslichten, het doorfietsen ondanks andere fietsers en het doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer. In het algemeen scoren deze verschillende aspecten tussen een 6,1 voor doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten en een 6,5 voor doorfietsen ondanks andere fietsers. De doorfietsroute tussen Utrecht en IJsselstein scoort op alle aspecten

rondom hinder op de route (iets) lager dan gemiddeld. De route tussen Utrecht en Amersfoort scoort juist op alle aspecten (iets) hoger dan gemiddeld. De route tussen Amersfoort en Bunschoten scoort met een 6,8 hoger dan gemiddeld als het gaat om doorfietsen ondanks andere (snor-/brom) fietsers, maar scoort juist lager als het gaat om doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten (5,8 tegenover 6,1 gemiddeld).

Veiligheid

De algemene beoordeling voor de verschillende aspecten rondom de veiligheid van de doorfietsroutes ligt tussen een 6,2 voor de voorrang op de route en een 6,5 voor de verlichting van de route. De route tussen Utrecht en Woerden scoort hoger of nagenoeg gelijk op alle aspecten. Zo beoordelen gebruikers van de route tussen Utrecht en Woerden de verlichting van de route met een 6,8 en de sociale veiligheid van de route met een 6,7. Wat betreft de voorrang op de route scoort de route tussen Utrecht en IJsselstein met een 5,9 lager dan gemiddeld. De route tussen Amersfoort en Bunschoten scoort wat betreft de verkeersveiligheid van de route lager dan gemiddeld (6,1 tegenover 6,4 gemiddeld) maar hoger als het gaat om de voorrang op de route (6,4 tegenover 6,2 gemiddeld), op de overige aspecten scoort deze route (nagenoeg) gelijk.

Aantrekkelijkheid

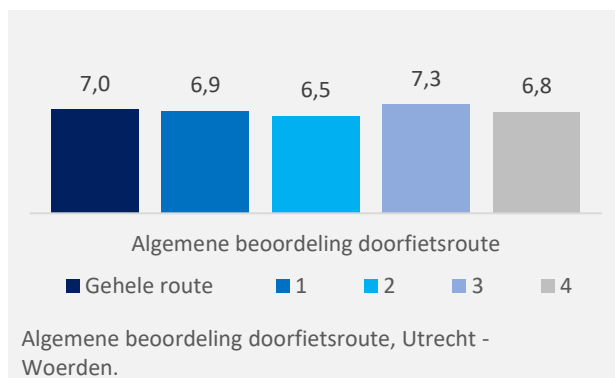
Voor de aantrekkelijkheid van de route wordt gekeken naar de aantrekkelijkheid van de route in de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker. De aantrekkelijkheid van de route buiten de bebouwde kom wordt met een 7,1 het hoogst beoordeeld. Dit geldt voor alle vier de routes. De aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker scoort een 5,8. De doorfietsroute tussen Utrecht en Woerden wordt op alle verschillende aspecten rondom aantrekkelijkheid hoger dan gemiddeld beoordeeld. De route tussen Utrecht en Amersfoort scoort met een 7,5 het hoogst als het gaat om de aantrekkelijkheid van de route buiten de bebouwde kom, maar scoort met een 5,4 het laagst als het gaat om de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker.

Voorzieningen

Met de voorzieningen op of langs de route wordt bedoeld de aanwezigheid van voorzieningen als bankjes of rustpunten, schuilplekken, prullenbakken en kunst onderweg. Alleen de aanwezigheid van bankjes of rustpunten onderweg scoort net een voldoende, de overige aspecten rondom voorzieningen krijgen gemiddeld genomen een onvoldoende (4,5 voor aanwezigheid van schuilplekken, 5,1 voor prullenbakken onderweg en 4,9 voor kunst onderweg). De doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten wordt op alle aspecten rondom voorzieningen lager dan gemiddeld beoordeeld en scoort het minst goed op de aanwezigheid van kunst onderweg (3,9). De doorfietsroute tussen Utrecht en Woerden scoort op alle aspecten hoger of (nagenoeg) gelijk aan het gemiddelde, Dit geldt met name voor de aanwezigheid van prullenbakken onderweg, waarvoor deze route, in tegenstelling tot de overige routes, wel een voldoende (5,5). Hetzelfde geldt voor de aanwezigheid van kunst onderweg op de route tussen Utrecht en Amersfoort. Hiervoor geven gebruikers gemiddeld een 5,5 waar de andere routes allemaal een onvoldoende krijgen op dit punt.

Gebruikers die onderweg zijn naar een recreatieve activiteit zoals een sportclub of dagje uit beoordelen de verschillende aspecten van de route beter dan gemiddeld. Buiten dat is er wat betreft de beoordeling van de verschillende aspecten nagenoeg geen verschil naar doelgroep.

3.3.1 Utrecht – Woerden



De algemene beoordeling van de doorfietsroute tussen Utrecht en Woerden verschilt per deel van de route. Zo scoort deel 2 met een 6,5 aanzienlijk lager dan gemiddeld en deel 3 met een 7,3 hoger dan gemiddeld. Deel 1 en 4 scoren nagenoeg gelijk aan het gemiddelde.

De doorfietsroute tussen Utrecht en Woerden scoort op alle aspecten (nagenoeg) gelijk aan of hoger dan gemiddeld. Met name als het gaat om de aspecten rondom aantrekkelijkheid van de route, de veiligheid en het technisch en beheer scoort deze doorfietsroute hoger dan gemiddeld.

Sterke punten van de route

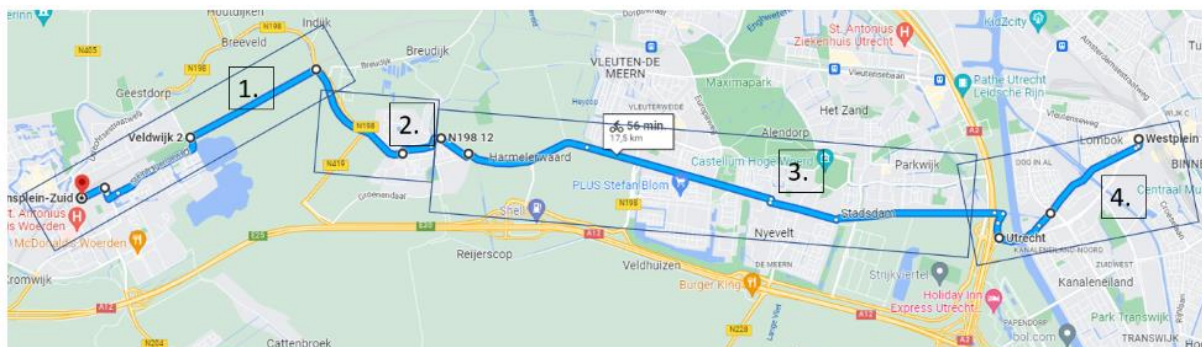
Respondenten is gevraagd wat volgens hen de sterke punten van de route zijn. De breedte van het fietspad, de directheid van de route en het makkelijk doorfietsen omdat er weinig stoplichten en bochten zijn worden voornamelijk naar voren gebracht als positieve punten van de doorfietsroute tussen Utrecht en Woerden. Daarnaast vinden gebruikers het over het algemeen een rustige en veilige route en vinden zij het fijn dat er weinig auto's op de route zijn en dat zij 'te gast' zijn. Ook de mooie omgeving waar de doorfietsroute doorheen loopt wordt naar voren gebracht als één van de sterke punten van de doorfietsroute.

Verbeterpunten

Gebruikers is ook gevraagd waar zij verbeterpunten zien voor de doorfietsroute. De onoverzichtelijkheid van kruispunten op verschillende plekken zoals bij de Meern wordt regelmatig naar voren gebracht door de gebruikers. Daarnaast vinden gebruikers de route op sommige plekken te smal, bijvoorbeeld tussen Maartensdijk en Groenekan. Ook vinden gebruikers de route in de bebouwde kom druk waardoor zij niet goed kunnen doorrijden.

Delen van de route

Als gekeken wordt naar de beoordeling van de verschillende delen van de route scoort dan scoort deel 3 van de route (zie afbeelding hieronder) op nagenoeg alle punten hoger dan het route-gemiddelde en deel 2 op nagenoeg alle aspecten lager dan het route-gemiddelde. De beoordeling van deel 4 van de route verschilt per thema. Zo scoort dit deel aanzienlijk hoger op de aspecten rondom voorzieningen en aantrekkelijkheid, maar juist lager als het gaat om de directheid en breedte, technisch en beheer, hinder op de route en de veiligheid van de route. Deel 1 scoort het meest gemiddeld: sommige aspecten scoren net iets hoger dan gemiddeld en andere aspecten juist iets lager.





	Utrecht - Woerden	Deel 1	Deel 2	Deel 3	Deel 4
Directe / rechtstreekse route	7,0	6,9	6,3	7,7	6,5
Breedte fietsinfrastructuur	6,5	6,5	5,7	7,2	5,8
Vlak / egaal wegdek	6,7	6,9	6,1	7,0	6,4
Afwatering van het wegdek	7,2	7,3	6,7	7,6	7,3
Onderhoud van de route	7,2	7,1	6,6	7,7	6,9
Sneeuw, ijsvrij van de route	6,8	6,2	6,4	7,3	7,3
Geen gevaarlijke wegkanten	6,7	6,6	6,1	7,3	6,4
Weinig / geen obstakels	6,7	7,0	6,5	6,8	5,5
Bewegwijzering van de route	6,8	6,9	6,7	7,1	6,5
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	6,4	6,8	6,2	7,0	5,6
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	6,5	6,8	6,0	6,8	6,0
Doorfietsen ondanks andere (snor/-brom)fietsers	6,5	6,3	6,3	7,2	5,4
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	6,1	6,2	5,8	6,2	5,8
Verkeersveiligheid van de route	6,4	6,5	5,6	6,7	6,3
Voorrang op de route	6,4	6,7	5,6	6,7	6,2
Verlichting van de route	6,8	6,4	6,4	7,1	7,3
Sociale veiligheid van de route	6,7	6,0	6,5	7,3	7,2
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	6,6	6,7	6,2	7,1	6,5
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	7,4	7,1	7,1	7,7	7,8
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	6,2	5,7	5,9	6,6	6,7
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	5,9	5,5	5,6	6,1	6,9
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	4,7	4,2	4,4	5,2	5,9
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	5,5	5,2	5,3	5,7	6,8
Aanwezigheid van kunst onderweg	4,9	5,0	4,6	5,2	6,1

Deel 1 van de route

De beoordeling van deel 1 van de route is wisselend. Zo scoort dit deel van de route op sommige aspecten hoger dan gemiddeld, maar ook lager dan gemiddeld of gelijk aan het gemiddelde.



Met name de aanwezigheid van verschillende voorzieningen langs de route worden voor dit deel van de route minder beoordeeld. Zo krijgt de aanwezigheid van schuilplekken een 4,2 (tegenover een 4,7 gemiddeld), de aanwezigheid van bankjes onderweg een 5,5 (tegenover een 5,9 gemiddeld) en de aanwezigheid van prullenbakken onderweg een 5,2 (tegenover een 5,5 gemiddeld). Ook wat betreft de aantrekkelijkheid scoort dit deel van de route (iets) lager dan gemiddeld. Dit geldt met name voor de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker (een 5,7 tegenover een 6,2 gemiddeld).

Het doorfietsen bij kruispunten met en zonder verkeerslichten en de voorrang op de route worden iets hoger dan gemiddeld beoordeeld (resp. een 6,8, 6,8 en 6,7 tegenover een 6,4, 6,5 en 6,4 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
-	Onderhoud van de route (6,2 t.o.v. 6,8 gemiddeld)
	Sociale veiligheid van de route (6,0 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker (5,7 ten opzichte van 6,2 gemiddeld)
	Aanwezigheid van schuilplekken onderweg (4,2 ten opzichte van 4,7 gemiddeld)



Deel 2 van de route

Dit deel van de route scoort op nagenoeg alle aspecten lager dan gemiddeld. Dit geldt met name voor de aspecten rondom de directheid en breedte van de route (resp. een 6,3 en 5,7 tegenover een 7,0 en 6,5 gemiddeld) en het technisch en beheer van de route en de veiligheid. Wat betreft de aspecten rondom technisch en beheer scoort deel 2 van de route met name lager als het gaat om de vlakheid van het wegdek (een 6,1 tegenover een 6,7 gemiddeld), afwatering van het wegdek (een 6,7 tegenover een 7,2 gemiddeld), onderhoud van de route (een 6,6 tegenover een 7,2 gemiddeld) en de aanwezigheid van gevaarlijke wegkanten (een 6,1 tegenover een 6,7 gemiddeld). Als het gaat om de veiligheid scoort dit deel van de route met name lager op de verkeersveiligheid van de route en de voorrang op de route (beide een 5,6 tegenover een 6,4).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
--	Directheid route (6,3 t.o.v. 7,0 gemiddeld)
	Breedte fietsinfrastructuur (5,7 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
	Vlak/egaal wegdek (6,1 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Afwatering van het wegdek (6,7 t.o.v. 7,2 gemiddeld)
	Onderhoud van de route (6,6 t.o.v. 7,2 gemiddeld)
	Geen gevaarlijke wegkanten (6,1 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Verkeersveiligheid van de route (5,6 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
	Voorrang op de route (5,6 t.o.v. 6,4 gemiddeld)

Deel 3 van de route

Deel 3 van de route scoort, in tegenstelling tot deel 2, op alle aspecten juist hoger dan gemiddeld. Dit deel scoort aanzienlijk hoger op de directheid en de breedte van de route (resp. een 7,7 en 7,2 tegenover een 7,0 en 6,5 gemiddeld). Als het gaat om de aspecten rondom technisch en beheer scoren met name het onderhoud, sneeuw en ijsvrij van de route en de mate waarin er gevaarlijke wegkanten aanwezig zijn hoger dan gemiddeld (resp. een 7,7, 7,3 en 7,3 tegenover een 7,2, 6,8 en 6,7 gemiddeld). Over de hinder op de route zijn gebruikers met name aanzienlijk meer te spreken over het doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten en het doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (resp. een 7,0 en 7,2 tegenover een 6,4 en 6,5 gemiddeld). Wat betreft de veiligheid van de route scoort deel 3 van de route aanzienlijk hoger als het gaat om de sociale veiligheid van de route (een 7,3 tegenover een 6,7). De aantrekkelijkheid van de route in de bebouwde omgeving wordt daarnaast aanzienlijk hoger beoordeeld (een 7,1 tegenover een 6,6 gemiddeld) evenals de aanwezigheid van schuilplekken onderweg (een 5,2 tegenover een 4,7 gemiddeld).



 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Directheid route (7,7 t.o.v. 7,0 gemiddeld)	-
Breedte fietsinfrastructuur (7,2 t.o.v. 6,5 gemiddeld)	
Onderhoud van de route (7,7 t.o.v. 7,2 gemiddeld)	
Sneeuw, ijsvrij van de route (7,3 t.o.v. 6,8 gemiddeld)	
Geen gevaarlijke weggaten (7,3 t.o.v. 6,7 gemiddeld)	
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten (7,0 t.o.v. 6,4 gemiddeld)	
Doorfietsen ondanks anderen (snor-/brom)fietsers (7,2 t.o.v. 6,5 gemiddeld)	
Sociale veiligheid van de route (7,3 t.o.v. 6,7 gemiddeld)	
Aantrekkelijkheid van de route in bebouwde omgeving (7,1 t.o.v. 6,6 gemiddeld)	
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg (5,2 t.o.v. 4,7 gemiddeld)	

Deel 4 van de route

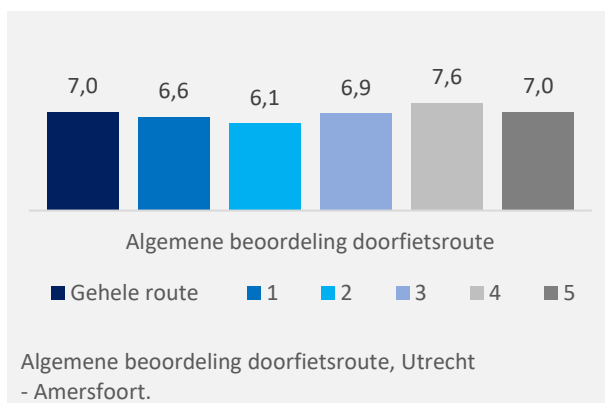
De beoordeling van dit deel van de route is wisselend. Zo beoordelen de gebruikers dit deel van de route slechter als het gaat om de directheid en breedte, technisch en beheer, hinder op de route en de veiligheid, maar juist beter als het gaat om de aantrekkelijkheid en voorzieningen langs de route.

De directheid en breedte van de route scoren met een 6,5 en 6,8 lager dan gemiddeld (resp. een 7,0 en 6,5). Ook de aanwezigheid van obstakels op de route (een 5,5 tegenover een 6,7 gemiddeld) wordt lager beoordeeld. Op het gebied van de hinder op de route scoren met name het doorfietsen bij kruispunten met- en zonder verkeerslichten en het doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers aanzienlijk lager dan gemiddeld (resp. een 5,6, 6,0 en 5,4 tegenover een 6,4, 6,5 en 6,5 gemiddeld).

Op de aspecten rondom veiligheid, aantrekkelijkheid en voorzieningen scoort dit deel van de route juist (aanzienlijk) hoger. Dit geldt met name voor de verlichting van de route (een 7,3 tegenover 6,8 gemiddeld), de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker (een 6,7 tegenover een 6,2 gemiddeld), de aanwezigheid van bankjes, schuilplekken, prullenbakken en kunst onderweg (resp. een 6,9, 5,9, 6,8 en 6,1 tegenover een 5,9, 4,7, 5,5 en 4,9 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Sneeuw, ijsvrij van de route (7,3 t.o.v. 6,8 gemiddeld)	Directheid route (6,5 t.o.v. 7,0 gemiddeld)
Verlichting van de route (7,3 t.o.v. 6,8 gemiddeld)	Breedte fietsinfrastructuur (5,8 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
Aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker (6,7 t.o.v. 6,2 gemiddeld)	Weinig/geen obstakels (5,5 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (6,9 t.o.v. 5,9 gemiddeld)	Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten (5,6 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg (5,9 t.o.v. 4,7 gemiddeld)	Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (6,0 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (6,8 t.o.v. 5,5 gemiddeld)	Doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (5,4 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
Aanwezigheid van kunst onderweg (6,1 t.o.v. 4,9 gemiddeld)	

3.3.2 Utrecht – Amersfoort



De algemene beoordeling van de doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort verschilt ook per deel van de route. Deel 2 van de route wordt met een 6,1 aanzienlijk lager dan gemiddeld beoordeeld. Ook deel 1 wordt lager beoordeeld dan gemiddeld (6,6). Deel 4 van de route wordt met een 7,6 aanzienlijk hoger dan gemiddeld beoordeeld. Deel 3 en 5 scores (nagenoeg) gelijk aan het gemiddelde.

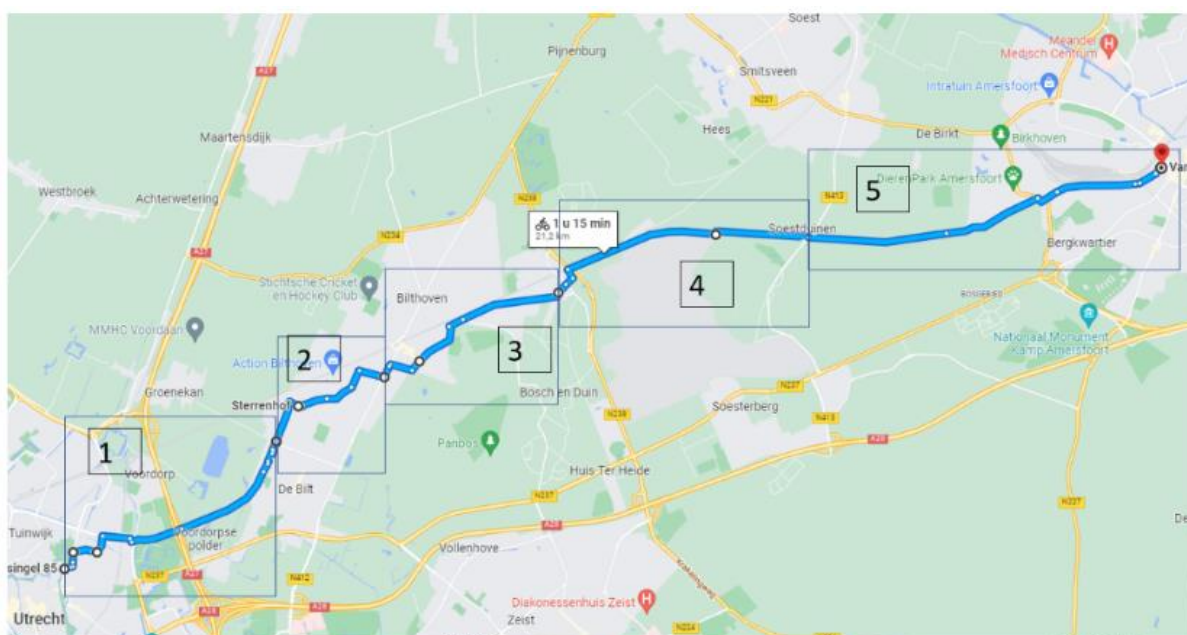
De doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort scoort op de meeste aspecten (nagenoeg) gelijk aan het algemeen gemiddelde. Op een aantal aspecten scoort deze route (iets) lager dan gemiddeld of (iets) hoger. De aspecten waarop deze route (iets) lager scoort dan gemiddeld vallen onder het thema technisch en beheer dan wel onder veiligheid.

Sterke punten

Net als de route tussen Utrecht en Woerden worden ook voor de route tussen Utrecht en Amersfoort de directheid van de route, de breedte van de fietspaden en de omgeving waar men doorheen fietst als sterke punten naar voren gebracht. Gebruikers vinden de route daarnaast rustig en hebben weinig last van autoverkeer.

Verbeterpunten voor de route

De hobbeligheid van de route (door boomwortels) en het oponthoud in de bebouwde kom (door drukte en onlogische route) worden hier met name als verbeterpunten naar voren gebracht. Het deel bij de Paltzerweg vinden veel gebruikers te smal en onoverzichtelijk. Gebruikers zouden graag zien dat het wegdek verbeterd (egaler gemaakt) wordt, sommige delen breder worden gemaakt en dat er minder stoplichten (in de bebouwde kom) zouden zijn. Daarnaast vindt een deel van de gebruikers de route sociaal onveilig.



Als gekeken wordt naar verschillen in de beoordeling van de verschillende delen van de route scoort deel 4 van de route op (nagenoeg) alle punten gelijk of hoger dan het route-gemiddelde, op twee punten scoort dit deel lager dan gemiddeld. Voor deel 1 van de route geldt het tegenovergestelde: dit deel scoort op (nagenoeg) alle punten gelijk of lager dan het route-gemiddelde, op drie punten scoort dit deel van de route hoger dan

gemiddeld. De beoordeling van de verschillende aspecten voor deel 2, 3 en 4 is wisselend en scoort dan gelijk dan wel hoger of lager dan gemiddeld.

	Utrecht - Amersfoort	Deel 1	Deel 2	Deel 3	Deel 4	Deel 5
Directe / rechtstreekse route	7,1	7,7	6,9	6,7	7,6	6,9
Breedte fietsinfrastructuur	6,3	6,2	6,1	6,0	7,2	5,8
Vlak / egaal wegdek	6,3	6,5	6,1	6,2	6,8	5,9
Afwatering van het wegdek	7,0	6,3	7,1	6,9	7,2	7,0
Onderhoud van de route	6,9	6,5	6,6	6,8	6,8	7,0
Sneeuw, ijsvrij van de route	6,4	6,3	6,9	6,5	5,9	6,2
Geen gevaarlijke weggaten	6,5	6,0	6,9	6,2	6,6	6,4
Weinig / geen obstakels	6,7	7,0	7,1	6,4	6,7	6,6
Bewegwijzering van de route	6,5	6,5	6,5	6,5	6,2	6,3
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	6,2	6,3	6,3	6,0	6,6	6,2
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	6,7	6,2	7,5	6,6	6,8	6,2
Doorfietsen ondanks andere (snor/-brom)fietsers	6,6	6,4	6,4	6,4	7,1	6,7
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	6,6	6,3	7,0	6,3	6,6	6,7
Verkeersveiligheid van de route	6,6	6,1	6,5	6,4	6,8	7,0
Voorrang op de route	6,4	6,8	6,8	6,3	6,7	6,1
Verlichting van de route	5,9	5,5	6,7	6,3	5,0	5,4
Sociale veiligheid van de route	6,2	5,1	6,5	6,7	5,9	6,1
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	6,3	6,5	6,1	6,0	6,8	6,5
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	7,5	7,1	7,4	7,4	7,9	7,6
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	5,4	5,3	6,1	5,7	5,2	5,6
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	5,8	5,2	5,0	5,9	5,8	6,3
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	4,5	4,6	4,7	4,2	4,4	4,6
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	5,0	4,5	4,9	4,5	4,9	5,5
Aanwezigheid van kunst onderweg	5,5	5,0	5,1	5,1	5,3	6,1

Deel 1 van de route

Dit deel van de route tussen Utrecht en Amersfoort scoort overwegend slechter op de verschillende aspecten van de route. Dit geldt met name voor de aspecten die vallen onder de voorzieningen langs de route. Zo krijgt de aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg een 5,2 (tegenover een 5,8 gemiddeld), de aanwezigheid van prullenbakken een 4,5 (tegenover een 5,0 gemiddeld) en de aanwezigheid van kunst onderweg een 5,0 (tegenover een 5,5 gemiddeld). Daarnaast scoren de afwatering van het wegdek, de aanwezigheid van gevaarlijke weggaten, het doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten, de verkeersveiligheid en sociale



veiligheid, lager dan gemiddeld (resp. een 6,3, 6,0, 6,2, 6,1 en 5,1 tegenover een 7,0, 6,5, 6,7, 6,6 en 6,2 gemiddeld). Als het gaat om de directheid van de route scoort dit deel met een 7,7 juist hoger dan gemiddeld (7,1).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Directheid van de route (7,7 t.o.v. 7,1 gemiddeld)	Afwatering van het wegdek (6,3 t.o.v. 7,0 gemiddeld)
	Geen gevaarlijke weggaten (6,0 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
	Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (6,2 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Verkeersveiligheid van de route (6,1 t.o.v. 6,6 gemiddeld)
	Sociale veiligheid van de route (5,1 t.o.v. 6,2 gemiddeld)
	Aanwezigheid van bankjes onderweg (5,2 t.o.v. 5,8 gemiddeld)
	Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (4,5 t.o.v. 5,0 gemiddeld)
	Aanwezigheid van kunst onderweg (5,0 t.o.v. 5,5 gemiddeld)

Deel 2 van de route

Deel 2 scoort juist overwegend beter op de verschillende aspecten van de route. Dit geldt met name voor het sneeuw, ijsvrij zijn van de route (een 6,9 tegenover een 6,4 gemiddeld), het doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (een 7,5 tegenover een 6,7 gemiddeld) de verlichting van de route (een 6,7 tegenover een 5,9 gemiddeld) en de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker (een 6,1 tegenover een 5,4).



Als het gaat over de aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg scoort dit deel van de route juist lager dan gemiddeld (een 5,0 tegenover een 5,8 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Sneeuw, ijsvrij van de route (6,9 t.o.v. 6,4 gemiddeld)	Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (5,0 t.o.v. 5,8)
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (7,5 t.o.v. 6,7 gemiddeld)	
Verlichting van de route (6,7 t.o.v. 5,9 gemiddeld)	
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/donker (6,1 t.o.v. 5,4)	

Deel 3 van de route

Deel 3 van de route tussen Utrecht en Amersfoort scoort over het algemeen (nagenoeg) gelijk aan het route-gemiddelde. De aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker scoort iets hoger dan gemiddeld (een 5,7 tegenover een 5,4).



De aspecten waar deze route (iets) lager scoort dan gemiddeld hebben met name te maken met de directheid en breedte van de route (resp. een 6,7 en 7,0 tegenover een 7,1 en 6,3 gemiddeld) en met de aanwezigheid van voorzieningen en dan met name de aanwezigheid van prullenbakken onderweg (een 4,5 tegenover een 5,0 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Sociale veiligheid van de route (6,7 t.o.v. 6,2 gemiddeld)	Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (4,5 t.o.v. 5,0)

Deel 4 van de route

Dit deel van de route scoort overwegend hoger dan gemiddeld op de verschillende aspecten. Dit geldt met name voor de directheid en breedte van de route (resp. een 7,6 en 7,2 tegenover een 7,1 en 6,3 gemiddeld), het doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (een 7,1 tegenover een 6,6 gemiddeld) en de aantrekkelijkheid van de route in de bebouwde omgeving (een 6,8 tegenover een 6,3 gemiddeld).



De verlichting van de route wordt voor dit deel lager dan gemiddeld beoordeeld (een 5,0 tegenover een 5,9 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Directheid van de route (7,6 t.o.v. 7,1 gemiddeld)	Verlichting van de route (5,0 t.o.v. 5,9 gemiddeld)
Breedte fietsinfrastructuur (7,2 t.o.v. 6,3 gemiddeld)	
Doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (7,1 t.o.v. 6,6 gemiddeld)	
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving (6,8 t.o.v. 6,3 gemiddeld)	

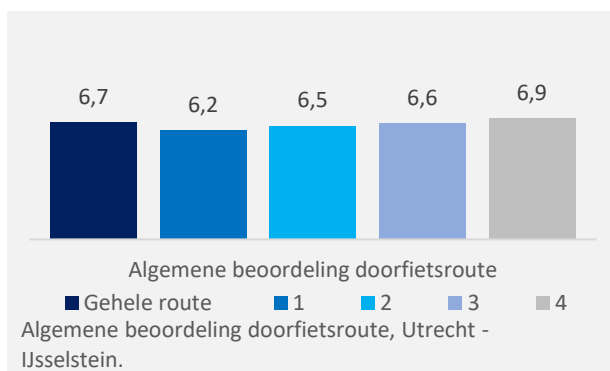
Deel 5 van de route

Deel 5 van de route scoort op sommige aspecten hoger dan wel lager dan gemiddeld. Wat betreft de aanwezigheid van voorzieningen scoort dit deel van de route, in tegenstelling tot de overige delen, aanzienlijk hoger dan gemiddeld. Zo scoort dit deel met een 6,1 voor de aanwezigheid van kunst, een 5,5 voor de aanwezigheid van prullenbakken en een 6,3 de aanwezigheid van bankjes onderweg aanzienlijk hoger dan gemiddeld (resp. een 5,5, 5,0 en 5,8).

Wat betreft de breedte van de route, het doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten en de verlichting van de route scoort dit deel van de route juist lager (resp. een 5,8, 6,2 en 5,4 tegenover een 6,3, 6,2 en 5,9 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (6,3 t.o.v. 5,8 gemiddeld)	Breedte fietsinfrastructuur (5,8 t.o.v. 6,3 gemiddeld)
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (5,5 t.o.v. 5,0 gemiddeld)	Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (6,2 t.o.v. 6,7)
Aanwezigheid van kunst onderweg (6,1 t.o.v. 5,5 gemiddeld).	Verlichting van de route (5,4 t.o.v. 5,9 gemiddeld).

3.3.3 Utrecht – IJsselstein



De algemene beoordeling van de verschillende delen van de fietsroute tussen Utrecht en IJsselstein schommelt minder en ligt tussen een 6,2 voor deel 1 en een 6,9 voor deel 4.

De doorfietsroute tussen Utrecht en IJsselstein scoort op alle aspecten (nagenoeg) gelijk aan of lager dan het gemiddelde. Voornamelijk als het gaat om de aspecten rondom hinder op de route scoort de route tussen Utrecht en IJsselstein lager dan gemiddeld.

Sterkte punten

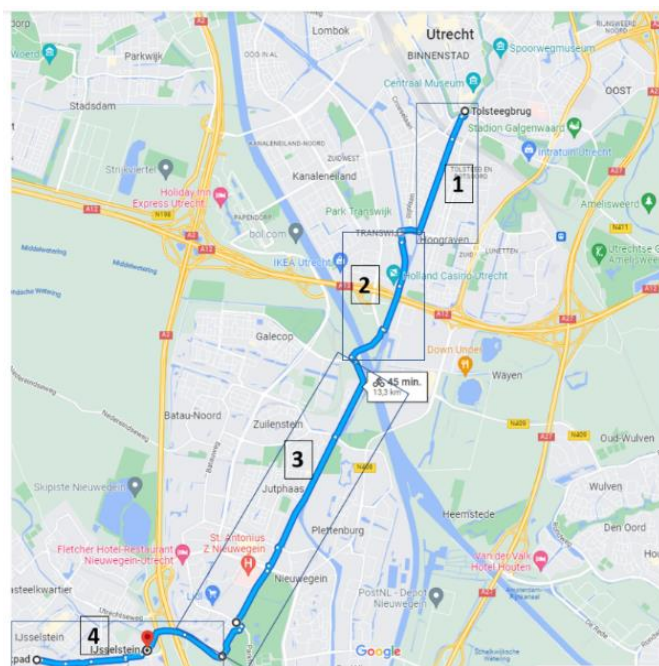
Gebruikers van de route tussen Utrecht en IJsselstein vinden dat deze route makkelijk te fietsen is waardoor zij goed kunnen doorrijden en de route snel is. De route langs het water is mooi en prettig om te fietsen doordat het een lang recht stuk is. Daarnaast geven gebruikers aan het prettig te vinden dat er niet veel ander verkeer op deze route is en dat het over het algemeen een vlak wegdek is.

Verbeterpunten

Als verbeterpunt wordt voornamelijk de breedte van het fietspad naar voren gebracht. De fietspaden mogen van de gebruikers breder worden gemaakt. Daarnaast worden verschillende kruisingen genoemd die onoverzichtelijk zijn. Dit geldt met name voor de kruising bij de blauwe brug. Gebruikers vinden deze kruising erg gevaarlijk. Ook mag er volgens de gebruikers meer verlichting langs de route worden aangebracht.

Delen van de route

Als gekeken wordt naar verschillen in de beoordeling van de verschillende delen van de route scoort deel 1, met uitzondering van de aantrekkelijkheid van de route, op nagenoeg alle aspecten (iets) lager dan gemiddeld. Op de aspecten rondom de aantrekkelijkheid van de route scoort deel 1 juist (aanzienlijk) hoger dan gemiddeld. De beoordeling voor de andere delen is wisselend: waarbij de verschillende aspecten gelijk, dan wel hoger of lager dan gemiddeld scoren.





	Utrecht - IJsselstein	Deel 1	Deel 2	Deel 3	Deel 4
Directe / rechtstreekse route	7,0	7,1	6,8	7,1	6,9
Breedte fietsinfrastructuur	6,1	4,7	5,9	6,2	6,4
Vlak / egaal wegdek	6,2	6,0	6,0	6,1	6,2
Afwatering van het wegdek	6,9	6,7	7,2	6,9	6,7
Onderhoud van de route	6,7	6,2	6,9	6,7	6,5
Sneeuw, ijsvrij van de route	6,6	6,5	6,7	6,7	6,0
Geen gevaarlijke wegganten	6,5	5,9	6,4	6,5	6,3
Weinig / geen obstakels	6,3	5,7	6,5	6,1	6,6
Bewegwijzering van de route	6,6	6,3	6,5	6,7	6,5
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	5,8	4,9	5,5	5,9	5,9
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	6,1	6,0	6,5	5,8	6,3
Doorfietsen ondanks andere (snor/-brom)fietsers	6,1	4,8	5,9	6,2	6,6
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	6,2	5,8	6,3	6,2	6,4
Verkeersveiligheid van de route	6,3	6,1	5,9	6,3	6,5
Voorrang op de route	5,9	5,3	5,6	5,7	6,2
Verlichting van de route	6,6	6,6	6,2	6,7	6,2
Sociale veiligheid van de route	6,3	6,4	5,6	6,5	5,9
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	6,4	6,2	6,3	6,5	6,0
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	6,7	6,2	6,5	6,8	6,7
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	5,6	4,7	5,2	5,9	5,2
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	5,6	6,4	5,3	5,7	5,3
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	4,6	5,0	4,6	4,5	4,4
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	5,1	5,5	5,1	4,9	4,9
Aanwezigheid van kunst onderweg	4,8	5,5	4,8	4,7	4,6

Deel 1 van de route

Op de aanwezigheid van voorzieningen na, scoort dit deel van de route tussen Utrecht en IJsselstein op alle aspecten lager dan gemiddeld. Dit geldt met name voor de aspecten rondom de aantrekkelijkheid van de route (buiten de bebouwde kom: een 6,2 tegenover een 6,7 gemiddeld, bij schemer/donker: een 4,7 tegenover een 5,6 gemiddeld), het technisch beheer (onderhoud van de route: een 6,2 tegenover een 6,7 gemiddeld, gevaarlijke wegganten: een 5,9 tegenover een 6,5 gemiddeld, weinig/geen obstakels: een 5,7 tegenover 6,3 gemiddeld). Daarnaast scoren het doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten en het doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers lager dan gemiddeld (resp. een 4,9 en 4,8 tegenover een 5,8 en 6,2 gemiddeld). Ook de voorrang op de route scoort op dit deel lager dan gemiddeld (een 5,3 tegenover een 5,9 gemiddeld).



De aanwezigheid van voorzieningen scoort, in tegenstelling tot de overige delen van deze route, juist aanzienlijk hoger dan gemiddeld: met een 6,4 voor de aanwezigheid van bankjes (tegenover een 5,6 gemiddeld), een 5,5 voor de aanwezigheid van prullenbakken (tegenover een 5,1 gemiddeld), eveneens een 5,5 voor de aanwezigheid van kunst (tegenover een 4,8 gemiddeld) en een 5,0 voor de aanwezigheid van schuilplekken onderweg (tegenover een 4,6 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (6,4 t.o.v. 5,6 gemiddeld)	Breedte fietsinfrastructuur (4,7 t.o.v. 6,1 gemiddeld)
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (5,5 t.o.v. 5,1)	Onderhoud van de route (6,2 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
Aanwezigheid van kunst onderweg (5,5 t.o.v. 4,8 gemiddeld)	Geen gevaarlijke weggangen (5,9 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
	Weinig/geen obstakels (5,7 t.o.v. 6,3 gemiddeld)
	Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten (4,9 t.o.v. 5,8 gemiddeld)
	Doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (4,8 t.o.v. 6,1 gemiddeld)
	Voorrang op de route (5,3 t.o.v. 5,9 gemiddeld)
	Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom (6,2 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Aantrekkelijkheid van route bij schemer/donker (4,7 t.o.v. 5,6 gemiddeld)

Deel 2 van de route



Deel 2 van de route tussen Utrecht en IJsselstein scoort, op een aantal aspecten na, gelijk aan het gemiddelde. Slecht op een aantal aspecten scoort dit deel iets lager dan gemiddeld. Met name de sociale veiligheid scoort lager dan gemiddeld voor dit deel van de route (een 5,6 tegenover een 6,3 gemiddeld).

Als het gaat om het doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten scoort dit deel iets hoger dan gemiddeld (6,5 tegenover een 6,1 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
-	Sociale veiligheid van de route (5,6 t.o.v. 6,3 gemiddeld)



Deel 3

Dit deel van de route scoort op nagenoeg alle aspecten gelijk aan het gemiddelde. Enkel als het gaat om doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten scoort dit deel iets lager dan gemiddeld (een 5,8 tegenover een 6,1 gemiddeld). Als het gaat om de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker scoort dit deel iets hoger dan gemiddeld (een 5,9 tegenover een 5,6 gemiddeld).

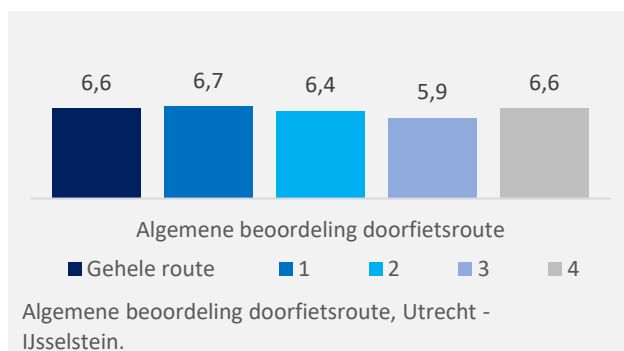
 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
-	-

Deel 4

Evenals deel 2 scoort ook deel 4 op een aantal aspecten na redelijk gelijk aan het gemiddelde. Op de aspecten de breedte van de route (6,4 tegenover een 6,1 gemiddeld), de aanwezigheid van obstakels (een 6,6 tegenover een 6,3 gemiddeld), doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (een 6,6 tegenover een 6,1 gemiddeld en voorrang op de route (een 6,2 tegenover een 5,9 gemiddeld) scoort dit deel iets hoger dan gemiddeld. De mate waarin de route sneeuw/ijsvrij is (een 6,0 tegenover een 6,6 gemiddeld), de aantrekkelijkheid van de route in de bebouwde omgeving en bij schemer/donker (resp. een 6,0 en 5,2 tegenover een 6,6 en 6,3 gemiddeld) en de aanwezigheid van bankjes onderweg (een 5,3 tegenover een 5,6 gemiddeld).

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
-	Sneeuw, ijsvrij van de route (6,0 t.o.v. 6,6 gemiddeld)

3.3.4 Amersfoort – Bunschoten



De beoordeling van de verschillende delen van de doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten is nagenoeg gelijk. Enkel de beoordeling van deel 3 wijkt aanzienlijk af van het gemiddelde en wordt met een 5,9 lager dan gemiddeld beoordeeld.

Over het algemeen scoort de doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten nagenoeg gelijk aan of lager dan het gemiddelde. Met name als het gaat om de voorzieningen langs de route scoort de route tussen Amersfoort en Bunschoten op alle aspecten lager dan gemiddeld. De aspecten rondom de directheid en breedte van de route scoren daarentegen op deze route juist hoger dan gemiddeld.

Sterke punten

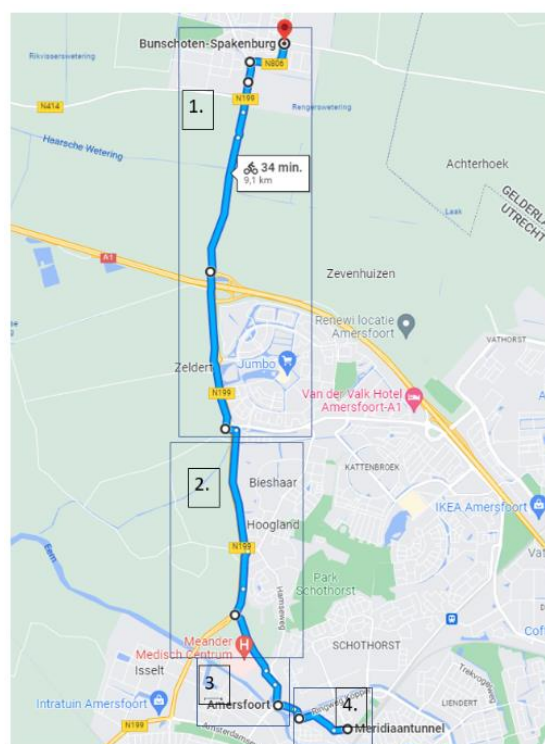
Als sterke punten van de doorfietsroute tussen Amersfoort en Bunschoten worden met name de breedte en de directheid van de route genoemd waardoor gebruikers dit als een snelle route ervaren. Daarnaast noemen gebruikers de omgeving als sterk punt van de route. Men vindt het een mooie en leuke route om te rijden (buiten de bebouwde kom) en daarbij ook een rustige route.

Verbeterpunten

Als verbeterpunt noemen gebruikers onder andere dat er betere verlichting op de route moet komen. Daarnaast zouden gebruikers graag zien dat de wachttijd bij stoplichten verkort wordt en dat fietsers voorrang krijgen. De vlakheid van het wegdek wordt ook regelmatig naar voren gebracht. Er zitten volgens de gebruikers veel hobbels in het wegdek door boomstronken.

Delen van de route

Als gekeken wordt naar verschillen in de beoordeling van de verschillende delen van de route scoort deel 3 op alle aspecten (iets) lager dan gemiddeld. Deel 1 wordt, met uitzondering van de voorzieningen, overwegend hoger beoordeeld op de verschillende aspecten van de route. De beoordeling op deel 4 van de route zijn wisselend per aspect: waar dit deel van de route lager scoort op de directheid en breedte, scoort dit deel juist hoger op de aantrekkelijkheid van de route. Wat betreft het thema technisch en beheer scoort deel 4 op sommige aspecten hoger en sommige lager dan gemiddeld. Dit geldt ook voor de aspecten rondom hinder op de route en de veiligheid.





	Utrecht - Woerden	Deel 1	Deel 2	Deel 3	Deel 4
Directe / rechtstreekse route	7,5	7,7	7,7	5,7	6,8
Breedte fietsinfrastructuur	7,0	7,3	7,4	5,2	6,2
Vlak / egaal wegdek	5,8	6,6	5,2	5,6	6,1
Afwatering van het wegdek	6,7	6,9	6,6	5,8	7,4
Onderhoud van de route	6,8	6,7	6,7	6,4	7,2
Sneeuw, ijsvrij van de route	6,7	6,1	6,5	6,8	7,0
Geen gevaarlijke wegganten	6,7	6,9	6,7	5,8	6,8
Weinig / geen obstakels	7,1	7,8	7,1	5,3	6,0
Bewegwijzering van de route	7,1	7,3	7,1	6,3	5,8
Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	5,8	6,3	5,6	3,8	5,5
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	6,5	7,1	6,3	5,1	6,5
Doorfietsen ondanks andere (snor/-brom)fietsers	6,8	6,9	6,9	5,8	6,2
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	6,2	6,0	5,9	5,2	6,5
Verkeersveiligheid van de route	6,1	5,8	6,1	5,6	6,2
Voorrang op de route	6,4	6,7	6,2	5,0	5,6
Verlichting van de route	6,6	6,7	6,4	6,2	6,6
Sociale veiligheid van de route	6,4	5,9	6,6	5,9	7,3
Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	6,3	6,3	6,3	5,7	6,6
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	6,5	6,4	6,7	6,1	6,4
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	5,6	5,3	6,0	5,4	5,9
Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	5,2	4,5	5,4	4,3	4,6
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	4,0	3,4	4,1	3,8	3,9
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	4,7	4,1	4,7	4,6	4,3
Aanwezigheid van kunst onderweg	3,9	3,1	4,0	3,4	3,7

Deel 1 van de route

Dit deel van de route scoort op verschillende aspecten hoger dan gemiddeld, de aspecten rondom de aanwezigheid van voorzieningen scoren daarentegen juist lager dan gemiddeld.

Dit deel van de route scoort met name hoger als het gaat om de vlakheid van het wegdek (een 6,6 tegenover een 5,8 gemiddeld), de aanwezigheid van obstakels (een 7,8 tegenover een 7,1 gemiddeld) en het doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (een 7,1 tegenover een 6,5 gemiddeld).

Wat betreft de aanwezigheid van voorzieningen zijn gebruikers van dit deel van de route juist minder te spreken. Zo beoordelen zij de aanwezigheid van bankjes, schuilplekken, prullenbakken en kunst onderweg alle vier met een onvoldoende en aanzienlijk lager dan gemiddeld (resp. een 4,5, 3,4, 4,1 en 3,1 tegenover een 5,2, 4,0, 4,7 en 3,9 gemiddeld).

 ≥ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde	 ≤ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde
Vlak/egaal wegdek (6,6 t.o.v. 5,8 gemiddeld)	Sneeuw, ijsvrij van de route (6,1 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
Weinig/geen obstakels (7,8 t.o.v. 7,1 gemiddeld)	Sociale veiligheid van de route (5,9 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (7,1 t.o.v. 6,5 gemiddeld)	Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (4,5 t.o.v. 5,2 gemiddeld)
	Aanwezigheid van schuilplekken onderweg (3,4 t.o.v. 4,0 gemiddeld)
	Aanwezigheid van prullenbakken onderweg (4,1 t.o.v. 4,7 gemiddeld)
	Aanwezigheid van kunst onderweg (3,1 t.o.v. 3,9 gemiddeld)



Deel 2 van de route

Dit deel van de route scoort op nagenoeg alle aspecten gelijk aan het gemiddelde. Over de breedte van de route en de aantrekkelijkheid van de route bij schemer/donker zijn gebruikers iets meer te spreken (resp. een 7,4 en 6,0 tegenover een 7,0 en 5,6 gemiddeld). Over de vlakheid van het wegdek, het doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer en de verlichting van de route zijn gebruikers juist iets minder te spreken dan gemiddeld (resp. een 5,2, 5,9 en 6,4 tegenover een 5,8, 6,2 en 6,6 gemiddeld).

 ≥ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde	 ≤ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde
-	Vlak/egaal wegdek (5,2 t.o.v. 5,8 gemiddeld)

Deel 3 van de route

Deel 3 van de route tussen Amersfoort en Bunschoten scoort op alle aspecten lager dan het route-gemiddelde. De directheid en breedte van de route scoren met een 5,7 en 5,2 lager dan gemiddeld (resp. 7,5 en 6,0 gemiddeld). Wat betreft technisch en beheer scoort deel 3 aanzienlijk lager als het gaat om de afwatering van het wegdek, gevaarlijke wegganten (beide een 5,8 tegenover een 6,7 gemiddeld), weinig/geen obstakels (een 5,3 tegenover een 7,1 gemiddeld) en bewegwijzering van de route (een 6,3 tegenover een 7,1 gemiddeld). Alle aspecten die vallen onder hinder op de route worden door gebruikers van deel 3 van de route aanzienlijk lager, en bijna allemaal onvoldoende, beoordeeld (doorfietsen bij kruispunten met en zonder verkeerslichten (resp. een 3,8 en 5,1 tegenover een 5,8 en 6,5 gemiddeld), doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers of gemotoriseerd verkeer (resp. een 5,8 en 5,2 tegenover een 6,8 en 6,2 gemiddeld)). Ook wat betreft de veiligheid van de route scoort dit deel 3 met een 5,6 voor de verkeersveiligheid van de route, een 5,0 voor de voorrang op de route, een 6,2 voor de verlichting van de route en een 5,9 voor de sociale veiligheid van de route op alle aspecten lager dan gemiddeld (resp. een 6,1, 6,4, 6,6, en 6,4). Daarnaast scoren de aantrekkelijkheid van de route in bebouwde omgeving (een 5,7 tegenover een 6,3 gemiddeld), de aanwezigheid van bankjes (een 4,3 tegenover een 5,2) en de aanwezigheid van kunst onderweg (een 3,4 tegenover een 3,9 gemiddeld) lager dan gemiddeld.

 ≥ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde	 ≤ 0,5 ten opzichte van het gemiddelde
-	Directheid route (5,7 t.o.v. 7,5 gemiddeld)
	Breedte fietsinfrastructuur (5,2 t.o.v. 7,0 gemiddeld)
	Afwatering van het wegdek (5,8 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Geen gevaarlijke wegganten (5,8 t.o.v. 6,7 gemiddeld)
	Weinig/geen obstakels (5,3 t.o.v. 7,1 gemiddeld)
	Bewegwijzering van de route (6,3 t.o.v. 7,1 gemiddeld)



	Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten (3,8 t.o.v. 5,8 gemiddeld)
	Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten (5,1 t.o.v. 6,5 gemiddeld)
	Doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (5,8 t.o.v. 6,8 gemiddeld)
	Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer (5,2 t.o.v. 6,2 gemiddeld)
	Verkeersveiligheid van de route (5,6 t.o.v. 6,1 gemiddeld)
	Voorrang op de route (5,0 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
	Sociale veiligheid op de route (5,9 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
	Aantrekkelijkheid van de route in bebouwde omgeving (5,7 t.o.v. 6,3 gemiddeld)
	Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (4,3 t.o.v. 5,2 gemiddeld)
	Aanwezigheid van kunst onderweg (3,4 t.o.v. 3,9 gemiddeld)

Deel 4

De beoordeling van dit deel van de route is wisselend per aspect en scoort op sommige aspecten lager en op sommige aspecten juist hoger dan gemiddeld

Met name de directheid en breedte van de route (resp. een 6,8 en 6,2 tegenover een 7,5 en 7,0), de aanwezigheid van obstakels (een 6,0 tegenover een 7,1), de bewegwijzering (een 5,8 tegenover een 7,1 gemiddeld), het doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (een 6,2 tegenover een 6,8 gemiddeld), de voorrang op de route (een 5,6 tegenover een 6,4 gemiddeld) en de aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (een 4,6 tegenover een 5,2 gemiddeld) scoren lager dan gemiddeld.

De afwatering van het wegdek (een 7,4 tegenover een 6,7) en de sociale veiligheid (een 7,3 tegenover een 6,4) scoren met name hoger voor dit deel van de route.

 $\geq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde	 $\leq 0,5$ ten opzichte van het gemiddelde
Afwatering van het wegdek (7,4 t.o.v. 6,7 gemiddeld)	Directheid route (6,8 t.o.v. 7,5 gemiddeld)
Sociale veiligheid op de route (7,3 t.o.v. 6,4 gemiddeld)	Breedte fietsinfrastructuur (6,2 t.o.v. 7,0 gemiddeld)
	Weinig/geen obstakels (6,0 t.o.v. 7,1 gemiddeld)
	Bewegwijzering van de route (5,8 t.o.v. 7,1 gemiddeld)
	Doorfietsen ondanks andere (snor-/brom)fietsers (6,2 t.o.v. 6,2 gemiddeld)
	Voorrang op de route (5,6 t.o.v. 6,4 gemiddeld)
	Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg (4,6 t.o.v. 5,2 gemiddeld)

4. Bijlage – vragenlijst

Enquête hoogwaardige fietsroute

Nulmeting

Doel van de enquête

In het kader van de aanleg van vier nieuwe doorfietsroutes rondom Utrecht willen we je een aantal vragen stellen over je fietsgebruik.

Met de aanleg van vier nieuwe doorfietsroutes wil de provincie Utrecht reizigers een duurzaam alternatief bieden om op een comfortabele, veilige en snellere manier met de fiets op hun bestemming te komen.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door onderzoeksbureau Dimensus en is een eerste meting van de huidige situatie: de nulmeting. Als de doorfietsroutes klaar zijn, vindt er een vervolgonderzoek plaats naar de effecten van de veranderingen.

Toelichting bij het invullen

Je kunt de enquête starten door op de knop ‘volgende’ te klikken. Bij sommige vragen is het mogelijk meerdere antwoorden te geven. Dit staat dan duidelijk bij de vraag aangegeven. Bij het invullen van deze vragenlijst gaat het om de laatst gemaakte fietsrit op deze route. Het invullen van de enquête is volledig anoniem en duurt ongeveer 10 minuten. Als je vragen hebt over het invullen van de enquête, dan kun je contact opnemen met Dimensus beleidsonderzoek via info@dimensus.nl of 0800-0202055.

Kans op mooie prijzen met je deelname

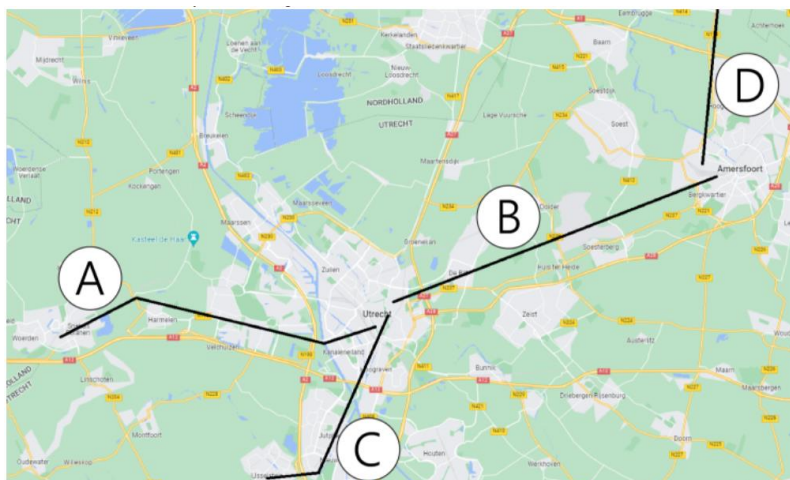
Met deelname aan deze enquête maak je kans op 1 van de 20 bol.com cadeaubonnen ten waarde van 25 euro. Als je kans wil maken op de prijzen, kun je aan het einde van de enquête je gegevens invullen. Na ontvangst van je enquête worden deze persoonlijke gegevens gescheiden van je antwoorden op de vragen, waarmee je deelname aan de enquête volledig anoniem blijft.

Alvast hartelijk dank voor je medewerking.

Blok A: Gebruik huidige fietsroutes tussen plaats A en plaats B

De volgende vragen gaan over uw fietsrit op de dag dat u de uitnodiging heeft ontvangen voor het invullen van deze vragenlijst.

1. Van welke doorfietsroute maakte je voor het laatst gebruik?



- A: Tussen Utrecht en Woerden.
- B: Tussen Utrecht en Amersfoort
- C: Tussen Utrecht en IJsselstein
- D: Tussen Amersfoort en Bunschoten

1a. Van welk(e) del(en) van de route maakte je tijdens je laatste fietsrit gebruik?

- 1
- 2
- 3
- 4

Je beleving tijdens je fietsrit kan mogelijk verschillen (denk hierbij aan de ervaren drukte of de aantrekkelijkheid van de route). Omdat je hierboven hebt aangegeven van meer dan één deel van de fietsroute gebruik te maken willen we je vragen om aan te geven over welk deel van de fietsroute je de vragen beantwoordt.

1b. Als u van meer dan twee delen van de route gebruik maakt(e), over welk deel van de route vul je de volgende vragen in?

- 1
- 2
- 3
- 4

2. Op welke dag maakte je deze fietsrit?

- Vandaag → Ga naar vraag 3
- Gisteren → Ga naar vraag 3
- Anders

2a. Op welke datum maakte je deze fietsrit?

__ - __ - ____

3. Met welk type fiets reisde u deze dag? (slechts 1 antwoord mogelijk)

- Gewone fiets
- E-bike / elektrische fiets
- Speed-pedelec (elektrische fiets die 45 km/uur kan)
- Racefiets / mountainbike / hybride fiets
- Bakfiets
- OV-fiets of andere deelfiets
- Snorfiets / scooter met blauw kenteken
- Bromfiets / scooter met geel kenteken
- Ander, namelijk: _____

Blok B: Huidig verplaatsingsgedrag

4. Met welk doel was u deze fietsrit voornamelijk onderweg?

(slechts 1 antwoord mogelijk)

- Om van/naar het werk te gaan
- Om van/naar een zakelijke afspraak te gaan
- Om van/naar school te gaan
- Om van/naar de winkel of andere voorzieningen te gaan
- Om familie of vrienden te bezoeken
- Recreatief fietsen (rondrit)
- Recreatief overig (dagje uit, sportclub, etc.)
- Ander, namelijk: _____

5. Ging het hier om de heen- of terugrit?

- Heenrit
- Terugrit

6. Tussen welke twee plaatsen fietste u deze dag?

(indien u een recreatieve ronde fietst kunt u twee keer dezelfde plaatsnaam ingeven)

Plaatsnaam herkomst / vertrek _____

Plaatsnaam bestemming / aankomst _____

7. Wat was deze dag (ongeveer) uw fietstijd in minuten tussen uw zojuist aangegeven herkomst en bestemming?

Reistijd in minuten _____

8. Hoeveel dagen per week maakt u gemiddeld gebruik van onderstaande vervoermiddelen als u reist tussen uw zojuist aangegeven herkomst en bestemming?

	4 dagen per week of meer	2-3 dagen per week	1x per week	minder dan 1x per week	nooit
Gewone fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-bike / elektrische fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speed-pedelec (elektrische fiets die 45 km/uur kan)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Racefiets / mountainbike / hybride fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bakfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OV-fiets of andere deelfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snorfiets / scooter met blauw kenteken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bromfiets / scooter met geel kenteken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (bestuurder, privéauto)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (bestuurder, leaseauto)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (passagier)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Metro (indien van toepassing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tram (indien van toepassing)

Blok C: Beleving Fietsrit

De volgende vragen gaan over uw beleving van de fietsrit. Neem hierbij uw gemiddelde fietsrit in gedachten tussen uw zojuist aangegeven herkomst en bestemming.

9. Tijdens mijn fietsrit...

	-3	-2	-1	0	1	2	3	
voel ik mij gestrest	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	voel ik mij ontspannen
verveel ik mij	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	vermaak ik mij
verloopt mijn rit moeizaam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	verloopt mijn rit voorspoedig
ben ik moe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ben ik alert
is mijn rit erg oncomfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	is mijn rit erg comfortabel
ben ik bang te laat te komen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	vertrouw ik erop op tijd te komen
ervaar ik mijn rit als slecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ervaar ik mijn rit als optimaal
sta ik onder tijdsdruk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	heb ik alle tijd
heb ik er genoeg van	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	heb ik er zin in

Blok D: Beleving fietsroute en directe omgeving

De volgende vragen gaan over uw beleving van de fietsroute en de directe omgeving. Neem hierbij de fietsroute in gedachten tussen uw zojuist aangegeven herkomst en bestemming.

10. Welk rapportcijfer geef je deze fietsroute in het algemeen?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Directheid en breedte										
Directe / rechtstreekse route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Breedte fietsinfrastructuur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Technisch & beheer										
Vlak / egaal wegdek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Afwatering van het wegdek (vorming van plassen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Onderhoud van de route (maaieren, berm, bladeren)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sneeuw, ijsvrij van de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geen gevaarlijke wegganten (berm, trottoir)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weinig / geen obstakels (paaltjes, middeneilandjes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewegwijzering van de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hinder op de route

Doorfietsen bij kruispunten met verkeerslichten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Doorfietsen bij kruispunten zonder verkeerslichten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Doorfietsen ondanks andere andere (snor/-brom)fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Doorfietsen ondanks gemotoriseerd verkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veiligheid

Verkeersveiligheid van de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorrang op de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlichting van de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sociale veiligheid van de route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid van route in bebouwde omgeving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aantrekkelijkheid van route buiten bebouwde kom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aantrekkelijkheid van route bij schemer/ donker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Voorzieningen

Aanwezigheid van bankjes/rustpunten onderweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aanwezigheid van schuilplekken onderweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aanwezigheid van kunst onderweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Wat zijn volgens u de drie sterkste punten van de fietsroute op dit moment?

Probeer zo specifiek mogelijk te zijn over de locatie van het sterke punt (indien van toepassing).

Sterk punt 1 _____ (max. 20 woorden)

Sterk punt 2 _____ (max. 20 woorden)

Sterk punt 3 _____ (max. 20 woorden)

13. Wat zijn volgens u de drie belangrijkste verbeterpunten van de fietsroute op dit moment?

Probeer zo specifiek mogelijk te zijn over de locatie van het sterke punt (indien van toepassing).

Zwak punt 1 _____ (max. 20 woorden)

Zwak punt 2 _____ (max. 20 woorden)

Zwak punt 3 _____ (max. 20 woorden)

Blok E: Persoons- en huishoudenskenmerken

14. Wat is uw geslacht?

(slechts 1 antwoord mogelijk)

- Man
- Vrouw
- Anders
- Wil ik niet zeggen

15. Wat is uw leeftijd?

16. Wat is je 4-cijferige postcode?

— — — —

17. Heeft u een auto? (slechts 1 antwoord mogelijk)

- 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

18. Wat is de hoogste opleiding die u hebt voltooid? (slechts 1 antwoord mogelijk)

- Basisonderwijs of lager onderwijs
- Lager beroepsonderwijs of vmbo
- Middelbaar beroepsonderwijs (mbo) of HAVO, Atheneum, Gymnasium
- Hoger beroepsonderwijs (hbo) of universiteit
- Anders

19. Wat is de samenstelling van uw huishouden? (slechts 1 antwoord mogelijk)

- Inwonend bij (groot)ouders of familie
- Alleenstaand zonder thuiswonend(e) 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

20. In het vervolg van dit project wordt er een nameting gehouden. Zou u ons willen helpen door aan deze vervolgenquête deel te nemen?

- Nee, dat wil ik niet
- Ja, u kunt mij voor de vervolgenquête benaderen via het volgende e-mailadres

Emailadres _____

21. Onder de deelnemers van deze enquête worden 20 bol.com bonnen t.w.v. 25 euro verloot. Wilt u deelnemen aan deze verloting?

- Ja
- Nee

Om deel te kunnen nemen aan de verloting vragen we u om uw naam, telefoonnummer en e-mailadres in te vullen. Deze gegevens worden na ontvangst van uw ingevulde enquête gescheiden van uw antwoorden. Hiermee blijven uw antwoorden anoniem.

Naam _____

Tel.nr. _____

Emailadres _____

Wij willen u hartelijk bedanken voor de deelname aan deze enquête!