

# Fietsen in Enschede

September 2011

## 1. Achtergrond

De gemeente Enschede is bezig een Fietsvisie voor Enschede op te stellen. De gemeente ziet graag dat meer mensen gebruik maken van de fiets, met name om de bereikbaarheid van het centrum en Enschede-West te verbeteren, alsmede de verkeersveiligheid. In de visie geeft de gemeente aan op welke manier zij denkt het fietsgebruik te kunnen stimuleren in de komende jaren. Om inzicht te krijgen in het huidige fietsgedrag van Enschedeërs en mogelijkheden om fietsgebruik te stimuleren is van 7 t/m 31 juli 2011 een peiling gehouden onder het hele EnschedePanel.

Omdat het in de fietsvisie primair gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid, was de peiling gericht op fietsen als manier om van A naar B te komen en niet op recreatief fietsen of wielrennen. Daarnaast richtte de peiling zich niet alleen op de traditionele fiets, maar ook op de elektrische fiets en de snorfiets, omdat men met deze fietsen ook gebruik maakt van het fietspad of de fietsstrook. Een deel van de vragen is voorgelegd aan alle panelleden, een deel alleen aan de 'fietsers' onder de panelleden. In deze nieuwsbrief staat vermeld wanneer een vraag alleen is gesteld aan 'fietsers'.

Om te corrigeren voor oververtegenwoordiging en ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen deelnemers aan deze peiling zijn de resultaten gewogen naar leeftijd, geslacht en woonbuurt.

In totaal hebben 3.068 panelleden van 12 jaar en ouder deelgenomen aan de peiling. Hiermee is een respons van 45 procent behaald. In de bijlage zijn de achtergrondkenmerken van de deelnemers na te lezen. Ruim negen op de tien deelnemers (91 procent) vond de inhoud van de peiling interessant en het grootste deel van de panelleden vond ook de lengte goed. Twee procent vond de peiling te kort en tien procent vond de peiling te lang.

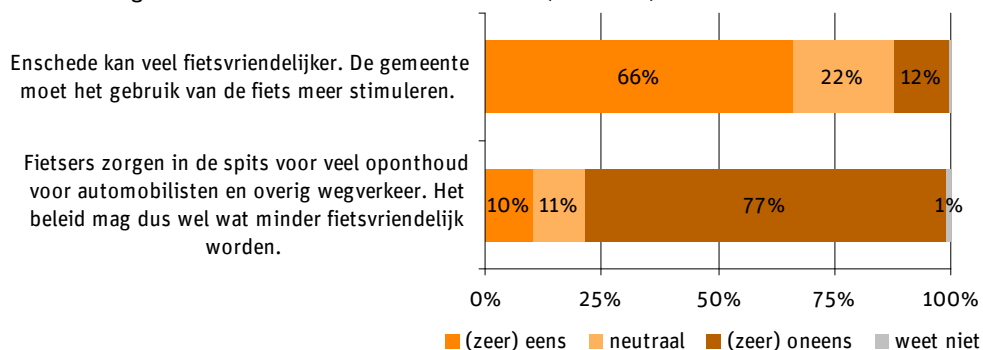
## 2. Fietsvisie Enschedeërs

### *Draagvlak voor een fietsvriendelijker Enschede*

Volgens tweederde van het panel kan Enschede veel fietsvriendelijker. Meer dan driekwart vindt dat Enschede zeker niet minder fietsvriendelijk mag worden (figuur 1).

**Figuur 1**

Twee stellingen over het fietsbeleid in Enschede (n=3.068)



### 3. Fietsgebruik en alternatieve vervoermiddelen

*Vrijwel gehele panel beschikt over een fiets en een groot deel gebruikt deze ook als vervoermiddel*  
De beschikbaarheid van de fiets is groot: 97 procent van de panelleden heeft een fiets tot zijn of haar beschikking (tabel 1). Hierbij komt de ‘gewone’ fiets het meest voor. Deze heeft 91 procent tot zijn beschikking. De elektrische fiets kan één op de tien Enschedeërs gebruiken en de snorfiets heeft een enkeling tot zijn of haar beschikking. Een groot deel van de panelleden (95 procent) gebruikt de fiets als vervoermiddel om van A naar B te komen.

Belangrijke alternatieve vervoermiddelen die men tot de beschikking heeft zijn een eigen auto en het openbaar vervoer. Bij andere vervoermiddelen noemt men onder andere meerdere keren “de benenwagen”, andere mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen (o.a. met een gratis 70+ kaart) en de scootmobiel.

**Tabel 1**  
Beschikbaarheid en gebruik van vervoermiddelen

	ter beschikking (n=3.068)	gebruikt als vervoermiddel (n=3.068)
Heeft een 'gewone' fiets ter beschikking	91%	86%
Heeft een elektrische fiets ter beschikking	10%	8%
Heeft een snorfiets ter beschikking	1%	1%
Heeft een fiets (gewoon, elektrisch of snor) ter beschikking	97%	95%
Heeft een eigen auto ter beschikking	84%	-
Heeft een lease auto ter beschikking	4%	-
Heeft een (elektrische) bromfiets of scooter	3%	-
Heeft een abonnement/ voordeelurenkaart OV: bus	11%	-
Heeft een abonnement/ voordeelurenkaart OV: trein	24%	-
Heeft andere vervoermogelijkheden	7%	-

*Voor de meerderheid van de niet-fietsers is de fiets wel een reëel alternatief*

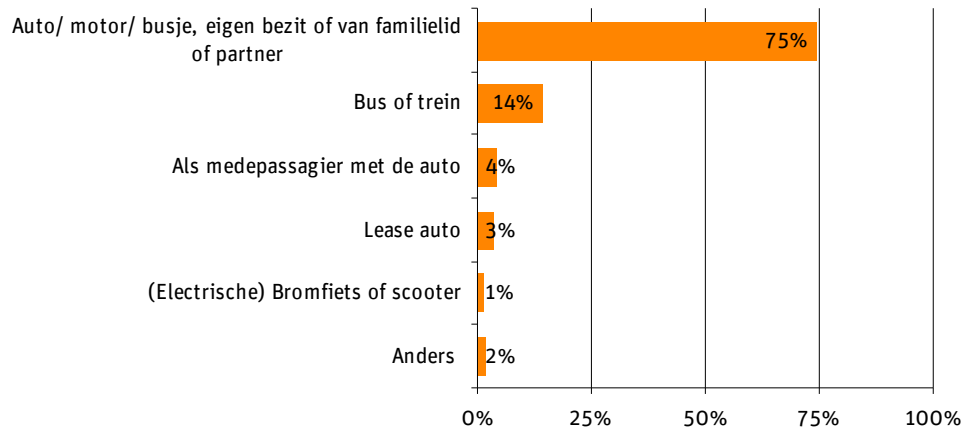
Vijf procent van de panelleden (175 personen) gebruikt de fiets nooit als middel om van A naar B te komen. Van deze 5 procent geeft een ruime meerderheid (57 procent) aan dat de fiets soms of vaak een alternatief zou kunnen zijn voor het vervoermiddel dat men nu gebruikt. Voor het overige deel (43 procent) die de fiets nooit als vervoermiddel gebruikt, is de fiets geen alternatief. Dit betekent dat in totaal dus 3 procent van de panelleden die nu altijd een ander vervoermiddel gebruiken, gestimuleerd zou kunnen worden om ook eens de fiets te kiezen. Iets meer dan de helft van hen heeft op dit moment geen fiets. Dit betekent dat ruim 1,5 procent van het panel geen fiets heeft, maar naar eigen zeggen wel soms of vaak zou kunnen fietsen.

*Voor de meerderheid van de fietsers is de auto is het belangrijkste alternatief*

Voor panelleden die wel eens de fiets (gewone fiets, elektrische fiets of snorfiets) gebruiken om van A naar B te komen is de auto het meestgenoemde alternatieve vervoermiddel (figuur 2).

**Figuur 2**

Meest gebruikte alternatieve vervoermiddelen voor fietsers (n=2.880)



*Woon-werkverkeer en privé-doelen belangrijkste redenen om de fiets te pakken*

Vijfennegentig procent van de panelleden gebruikt de fiets wel als vervoermiddel. De belangrijkste doelen hierbij zijn woon-werkverkeer of woon-studieverkeer en privé-doeleinden, zoals familiebezoek, boodschappen of sporten (tabel 2). Panelleden konden ook nog andere doeleinden opnoemen dan de vier voorgelegde antwoordcategorieën. Panelleden die nog andere belangrijke doeleinden hadden, noemden veelal privé-doelen, zoals een bezoekje aan het centrum, boodschappen of de hond uitlaten. Ook noemden veel respondenten hier nog het recreatief fietsen.

**Tabel 2**

Belangrijkste doelen voor gebruik van de fiets als vervoermiddel onder fietsers (n= n=2.768)

	Belangrijkste doel	Een na belangrijkste doel	Optelling (belangrijkste of een na belangrijkste doel)
Woon-werkverkeer of woon-studie/schoolverkeer	49%	15%	65%
Zakelijk verkeer (zoals klantenbezoek, bezorgen)	1%	4%	5%
Kinderen wegbrengen (naar bijvoorbeeld school, opvang)	5%	9%	14%
Privé (zoals familiebezoek, boodschappen, sport etc.)	43%	46%	90%
Anders (zoals met name recreatief)	2%	7%	9%
Geen op een na belangrijkste doel genoemd		19%	

*Bijna tweederde van de fietsers gebruikt de fiets vier keer per week of vaker*

Tweederde (67 procent) van de panelleden die aangegeven hebben wel eens de fiets te pakken om ergens naartoe te gaan, dus niet om recreatief te fietsen, doet dit regelmatig, oftewel vier keer per week of vaker (tabel 3). Uitgesplitst naar doeleinde, komt naar voren dat fietsen naar het werk het vaakst nooit (32 procent) óf dagelijks (35 procent) wordt gedaan. Voor privé-doeleinden gebruikt de grootste groep fietsers (46 procent) de fiets 1 tot 3 keer per week.

**Tabel 3**

Fietsfrequentie naar doeleinde, aantal fietsbestemmingen\* per week onder fietsers (nmin=2.893)

	Nooit	minder dan 1 keer per week	1 tot 3 keer per week	4 tot 6 keer per week	7 keer per week of vaker
woon-werkverkeer of woon-studie/schoolverkeer	32%	10%	17%	35%	5%
zakelijk verkeer (zoals klantenbezoek, bezorgen)	78%	14%	6%	1%	1%
kinderen wegbrengen (naar bijvoorbeeld school, opvang)	77%	8%	10%	4%	1%
privé (zoals familiebezoek, boodschappen, sport etc.)	1%	12%	46%	27%	14%
anders	63%	18%	13%	3%	2%
belangrijkste doeleinde	1%	8%	31%	47%	13%
een-na-belangrijkste doeleinde	5%	18%	47%	22%	8%
totaal**	0%	8%	23%	30%	33%

\* Een heen-en-weer naar bijvoorbeeld het werk telt dus voor 1 keer

\*\* Het totaal betreft alleen het fietsen met een doel, dus geen recreatief fietsen

Wie zijn nu die fietsers die vaak, vier keer per week of vaker, de fiets kiezen? Dit zijn vaker vrouwen dan mannen en vaker mensen met een lager inkomen dan met een hoger inkomen. Er zijn meer panelleden met de Nederlandse nationaliteit of een niet-westerse nationaliteit die vaak de fiets kiezen dan Westerse allochtonen. Ook jongeren zitten relatief vaak op de fiets (tabel 4).

**Tabel 4**

Fietsfrequentie uitgesplitst naar geslacht, inkomen, etniciteit en leeftijd (n=2.148)

	minder dan 4 keer per week	4 keer per week of vaker
<b>Geslacht</b>		
man (n=1.654)	37%	63%
vrouw (n=1.239)	29%	71%
<b>Inkomen</b>		
Laag (n=442)	24%	76%
Gemiddeld (n=1.730)	33%	67%
Hoog (n=669)	40%	60%
<b>Etniciteit</b>		
Nederlands (n=2.338)	32%	68%
Westers allochtoon (n=193)	43%	57%
Niet-westers allochtoon (n=147)	31%	69%
<b>Leeftijd</b>		
16 - 29 jaar (n=245)	20%	80%
30- 49 jaar (n=901)	35%	65%
50 jaar en ouder (n=1.726)	35%	65%
Totaal (n)	33%	67%

*Fietsen vooral door de week*

Men fietst het vaakst door de week en daarbij is het gros (79 procent) van het woon-werk of woon-studieverkeer in spitsuren (tabel 5). Ook het wegbrengen van kinderen gebeurt vaak tijdens spits-tijden. Een fietsritje met een privé-doeleinde of vanwege zakelijk verkeer vindt het vaakst op werkdagen maar buiten spitsuren plaats.

**Tabel 5**

Moment van de week dat fietsers het vaakst de fietst gebruiken voor verschillende doeleinden (nmin=591)

	Op werkdagen in spitsuren	Op werkdagen buiten spitsuren	Op zaterdag	Op zondag
Woon-werkverkeer of woon-studie/schoolverkeer	79%	19%	1%	1%
Zakelijk verkeer (zoals klantenbezoek, bezorgen)	22%	71%	5%	3%
Kinderen wegbrengen (naar bijvoorbeeld school, opvang)	74%	20%	4%	2%
Privé (zoals familiebezoek, boodschappen, sport etc.)	6%	63%	26%	5%
Anders	5%	35%	33%	28%
belangrijkste doeleinde	50%	37%	11%	2%
een-na-belangrijkste doeleinde	26%	49%	20%	5%

*Twee tot vijf en vijf tot zevenëneenhalve kilometer meestgenoemde fietsafstanden*

De meeste fietsritjes zijn tussen de 2 tot 7,5 kilometer heen en terug (tabel 6). Met uitzondering van fietsritjes om kinderen weg te brengen, deze zijn vaak korter. Ongeveer een op de zeven

panellleden (13 procent) legt voor het belangrijkste doel waarvoor hij of zij de fiets gebruikt, een afstand van 10 kilometer of meer af voor een retourtje.

**Tabel 6**

Gemiddelde fietsafstand per bestemming\* voor verschillende doeleinden onder fietsers (nmin=591)

	< 2 km	2-5 km	5 - 7,5 km	7,5-10 km	10-15 km	> 15 km
Woon-werkverkeer of woon-studie/schoolverkeer.	13%	36%	22%	13%	9%	7%
Zakelijk verkeer (zoals klantenbezoek, bezorgen).	21%	39%	23%	11%	3%	3%
Kinderen wegbrengen (naar bijvoorbeeld school, opvang).	47%	38%	9%	3%	1%	1%
Privé (zoals familiebezoek, boodschappen, sport etc.).	16%	42%	23%	11%	5%	3%
Anders.	13%	27%	19%	12%	11%	18%
Belangrijkste fietsdoel	14%	38%	23%	12%	7%	6%
Een-na-belangrijkste fietsdoel	19%	41%	21%	9%	5%	5%

\* Een heen-en-weer naar bijvoorbeeld het werk telt dus voor 1 keer

### 3. Fietsstromen

#### *Centrum van Enschede de meestvoorkomende fietsbestemming*

Aan panellleden is gevraagd waar men het vaakst naartoe fietst als men met de fiets vanuit huis vertrekt. In verreweg de meeste gevallen (93 procent) zijn dit bestemmingen binnen de gemeente Enschede (tabel 7). In meer dan de helft van de gevallen (53 procent) is het centrum van Enschede de meestvoorkomende fietsbestemming. Dit geldt voor panellleden uit alle stadsdelen. Naast het centrum van Enschede bevinden fietsbestemmingen zich veelal in het stadsdeel waarin men woont.

**Tabel 7**

Meestvoorkomende bestemming als men vanuit huis met de fiets vertrekt onder fietsers (n=2.836)

	Meestvoorkomende bestemming met de fiets vanuit huis							Totaal
	Centrum	Noord	Oost	Zuid	West	Overig Twente	Duitsland	
Stadsdeel waarin men woont								
Centrum	55%	11%	6%	9%	11%	5%	1%	100%
Noord	51%	25%	3%	3%	11%	7%	0%	100%
Oost	58%	5%	19%	4%	6%	5%	3%	100%
Zuid	50%	5%	3%	25%	11%	5%	0%	100%
West	50%	8%	3%	8%	21%	10%	0%	100%
Totaal	53%	11%	7%	10%	12%	6%	1%	100%

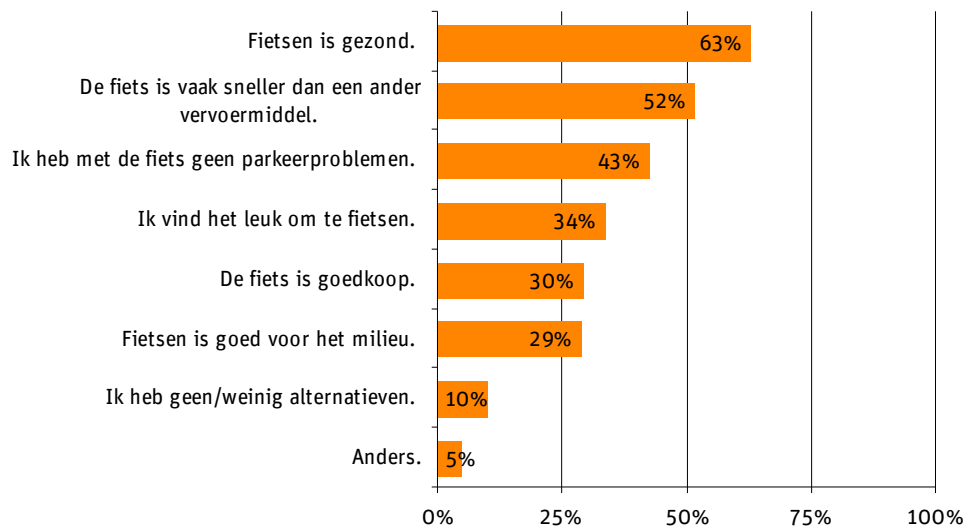
#### 4. Redenen om wel of niet de fiets te pakken

##### *Vooral op de fiets omdat het gezond is*

Aan panelleden die wel eens de fiets gebruiken is gevraagd wat voor hen de belangrijkste reden is om de fiets te verkiezen boven een ander vervoermiddel. De meeste fietsers kiezen hier bewust voor. Slechts één op de tien panelleden geeft aan de fiets te kiezen vanwege een gebrek aan alternatieven. De belangrijkste overweging om voor de fiets te kiezen is dat het gezond is (figuur 3).

**Figuur 3**

Belangrijkste redenen voor fietsers om de fiets te gebruiken en geen ander vervoermiddel, maximaal drie redenen te noemen (n=2.880)

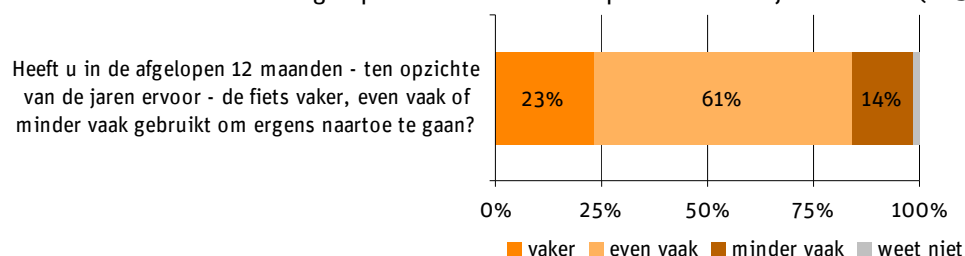


##### *In de afgelopen 12 maanden vaker de fiets gekozen dan in voorgaande jaren*

Aan alle panelleden, dus ook de panelleden die nooit de fiets gebruiken om van A naar B te komen, is gevraagd of zij in de afgelopen 12 maanden de fiets vaker, even vaak of minder vaak hebben gebruikt dan voorgaande jaren (figuur 4). De grootste groep panelleden (61 procent) fietste de afgelopen 12 maanden even vaak als daarvoor. Bijna een kwart (23 procent) nam in de afgelopen 12 maanden vaker de fiets en 14 procent minder vaak. Twee procent weet het niet. Netto pakten panelleden in de voorgaande 12 maanden dus vaker de fiets, aangezien het percentage dat vaker is gaan fietsen groter is, dan het percentage dat minder vaak is gaan fietsen.

**Figuur 4**

Gebruik van de fiets in de afgelopen 12 maanden ten opzichte van de jaren ervoor (n=3.068)



*Vaker fietsen vanwege gezondheid, kostenbesparing en uit milieuoogpunt*

De belangrijkste redenen om vaker te gaan fietsen zijn dat het beter is voor de gezondheid (63 procent), fietsen kostenbesparend is (40 procent) en het beter is voor het milieu (25 procent). Opvallend is dat voor een aanzienlijk deel (15 procent) van de panelleden die vaker zijn gaan fietsen de aanschaf van een elektrische fiets of snorfiets hiervoor de reden was.

Een veranderde reisafstand naar werk of school en een slechtere gezondheid zijn de belangrijkste redenen om juist minder vaak de fiets te nemen (tabel 8).

Er zijn ook tamelijk veel panelleden die een andere reden hebben om vaker of juist minder vaak te fietsen dan de voorgelegde redenen. Andere redenen die men onder andere noemt om vaker te fietsen zijn: meer tijd beschikbaar, meer activiteiten buitenshuis, kinderen groter dus gemakkelijker op de fiets, vermijden van parkeerproblematiek met de auto. Andere redenen die men onder andere noemt om minder vaak te gaan fietsen zijn tijdgebrek, geen werk meer en de komst van kleine kinderen die niet mee kunnen op de fiets.

Opvallend is dat wijzigingen in de fietsinfrastructuur, zoals een veilige stalling, verkeersveiligheid geen grote rol spelen bij het vaker of minder vaak de fiets pakken. Dit kan betekenen dat er óf weinig wijzigingen zijn geweest in de fietsinfrastructuur, óf dat dit geen belangrijke reden is om vaker of minder vaak te fietsen.

**Tabel 8**

Redenen om vaker of juist minder vaak te gaan fietsen in de afgelopen 12 maanden in vergelijking met de jaren daarvoor

Redenen dat men vaker is gaan fietsen (n=705)		Redenen dat men minder vaak is gaan fietsen (n=440)	
Beter voor mijn gezondheid.	63%	Kan niet meer vanwege gezondheid	20%
Fiets tegenwoordig veiliger te stallen.	12%	Fiets tegenwoordig niet meer veilig te stallen.	7%
Betere voorzieningen op werk of school.	2%	Voorzieningen op werk of school minder geworden.	2%
Een veranderde reisafstand naar werk, of school.	16%	Een veranderde reisafstand naar werk, of school.	30%
Kostenbesparend.	40%	Meer geld te besteden voor alternatief vervoermiddel	3%
Fiets gekregen/ aangeschaft	8%	Ik heb geen fiets meer.	4%
Elektrische fiets of snorfiets gekregen/ aangeschaft.	15%	Ik heb geen elektrische fiets of snorfiets meer.	0%
Alternatieve vervoermiddelen zijn weggefallen	4%	Beschikking gekregen over een alternatief vervoermiddel	15%
Tegenwoordig verkeersveiliger	1%	Tegenwoordig verkeersonveiliger	5%
Tegenwoordig prettiger/ veiliger gevoel op de fiets	3%	Tegenwoordig minder prettig/veilig gevoel op de fiets.	8%
Beter voor het milieu.	25%	-	
Ik heb leren fietsen.	0%	-	
Andere reden	20%	Anders namelijk.	34%
Weet niet	1%	Weet niet.	3%



## 5. Fietsgebruik stimuleren

De grootste groep panelleden is te stimuleren vaker te fietsen door betere en veiligere fietspaden (tabel 9). Dit is een opvallende uitkomst, aangezien bij een terugblik over de voorgaande 12 maanden wijzigingen in de fietsinfrastructuur geen belangrijke redenen zijn geweest om vaker de fiets te pakken (tabel 8). Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat er de afgelopen periode weinig veranderd is aan de fietsinfrastructuur, maar dit wel gewenst is. Een andere verklaring zou kunnen zijn dat panelleden wel zeggen dat ze vaker zullen gaan fietsen als de infrastructuur beter is, maar dat in de praktijk (afgelopen 12 maanden) vaak andere redenen belangrijker zijn.

Iets meer dan een kwart van de panelleden geeft aan ook vaker de fiets te zullen gebruiken als ze gemakkelijker spullen mee zouden kunnen nemen op de fiets (tabel 9). Bijna één op de zeven (13 procent) is naar eigen zeggen op geen enkele manier te bewegen om vaker de fiets te pakken, of men pakt al in vrijwel alle gevallen de fiets. Ook bij de antwoordcategorie andere reden hebben meerdere panelleden aangegeven al zeer vaak de fiets te pakken. Daarnaast gaven een aantal panelleden onder de categorie ook nog andere redenen om vaker de fiets te gebruiken, zoals het fietsvriendelijker instellen van verkeerslichten en het sneeuwvrij houden van fietspaden in de winter.

**Tabel 9**

**Redenen om vaker de fiets te gebruiken onder fietsers én niet-fietsers(n=3.068)**

Ik zou vaker een fiets, elektrische fiets of snorfiets gaan gebruiken als...	percentage
...de fietspaden en wegen waarover ik fiets beter en veiliger zouden zijn.	30%
... ik gemakkelijker spullen mee zou kunnen nemen.	27%
... de afstanden die ik moet afleggen minder ver zouden zijn.	21%
... ik met de (elektrische) fiets, of snorfiets sneller op de plek van bestemming zou zijn dan met een ander vervoermiddel.	20%
... ik me veiliger zou voelen (bijvoorbeeld 's avonds).	19%
... dit financieel extra aantrekkelijk zou worden gemaakt.	13%
... ik mijn fiets, elektrische fiets of snorfiets veilig zou kunnen stallen in het centrum.	9%
... ik een elektrische fiets of snorfiets zou hebben.	7%
... mijn werkgever voorzieningen aanbiedt zoals douches, of een fietsvergoeding.	4%
... ik gemakkelijker de kinderen mee zou kunnen nemen op de fiets.	3%
... ik mijn fiets, elektrische fiets of snorfiets veilig zou kunnen stallen bij mijn werk.	2%
... ik een fiets zou hebben.	1%
... ik zou leren fietsen.	0%
Anders	16%
niets kan mij bewegen vaker de fiets te pakken	13%

## 6. Fietsklimaat in Enschede

*Bij wegwerkzaamheden is er niet altijd voldoende aandacht voor fietsers*

Panelleden zijn zes stellingen voorgelegd over het fietsklimaat en fietsvoorzieningen in Enschede. Hieruit komt naar voren dat panelleden gemiddeld genomen wat minder positief zijn over de kwaliteit van fietspaden en de aandacht voor fietsers bij wegwerkzaamheden. De sociale veiligheid en de verkeersveiligheid voor fietsers worden het best beoordeeld (figuur 5).

*Ruim zeven op de tien kent één of meerdere verkeersonveilige situaties voor fietsers in Enschede*

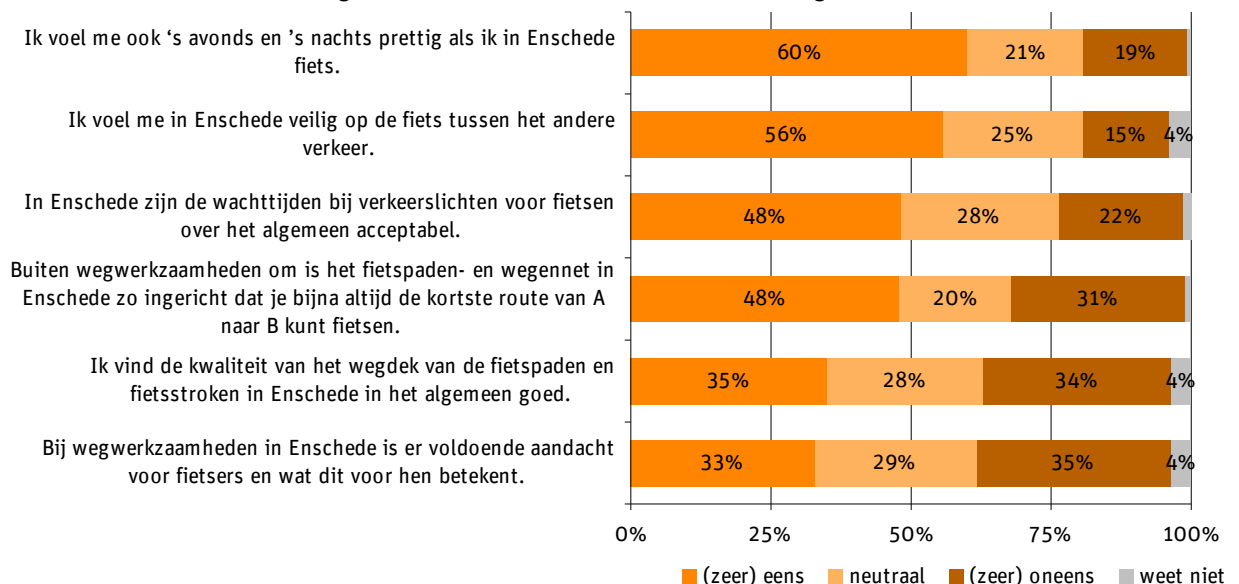
Een groot deel van het panel (71 procent) kan echter wel 1 of meerdere verkeerssituaties in Enschede benoemen die men als fietser verkeersonveilig vindt. De grotere toegangswegen naar het centrum van Enschede zoals de Hengelosestraat, Haaksbergerstraat, Deurningerstraat en Gronausestraat worden hierbij veelvuldig genoemd, waarbij het onder andere gaat om het lastige, gevaarlijke oversteken van deze drukke wegen voor fietsers en ook om het gevaar van druk verkeer en smalle fietsstroken. Verder zijn veelgenoemde knelpunten de Boulevard 1945 onder andere bij de oversteek van busbanen en specifiek nog het kruispunt van de Boulevard 1945 en de C.F. Klaarstraat en Molukkenstraat. Veel fietsers vinden de situatie bij de Mooienhof achter de V&D niet verkeersveilig. Het is hier te smal voor fietsers en auto's tegelijk. Een andere specifieke situatie die veelgenoemd wordt is de verkeerssituatie bij de Molenstraat nabij het Stadskantoor. De afslagen naar de Deurningerstraat en het station worden door meerdere panelleden als onveilig gezien. Ook veelgenoemd is de fietsoversteek op de Broekheurnering ter hoogte van het Shell pompstation. In het aparte bijlagenbestand is een overzicht van alle genoemde verkeersonveilige situaties te vinden.

*Ruim tweevijfde benoemt minimaal één plek in Enschede waar ze zich op de fiets onprettig voelt*

Panelleden zijn ook gevraagd naar plekken in Enschede waar zij zich als fietser overdag of 's avonds niet prettig of onveilig voelen (sociale onveiligheid). Ruim tweevijfde (43 procent) noemt minimaal één plek waar zij zich wel eens onveilig voelen. Veelgenoemd zijn hierbij de verschillende fietstunnels (o.a. naar de Helmerhoek), de binnenstad van Enschede (o.a. station, Noorderhagen), Gronausestraat (o.a. slecht verlicht, onzure types), Kuipersdijk en Knalhatteweg (onveilig gevoel langs onbewoond stuk, fietspad verder van de weg af) en de Oosterstraat (het fietspad ligt hier achter een rij bomen). In het aparte bijlagenbestand is een overzicht van alle genoemde sociaal onveilige plekken te vinden

**Figuur 5**

Fietsklimaat en de voorzieningen voor fietsers in Enschede in zes stellingen (n=3.068)



## 7. Fietsparkeren

Het panel heeft ook een aantal vragen beantwoord over een specifieke fietsvoorziening, namelijk fietsparkeren in de binnenstad. Van de fietsenstalling Van Heek (naast/onder de V&D) maakt meer dan de helft van alle panelleden wel eens gebruik (58 procent). In de fietsenstalling De Graaff aan de Brammelerstraat plaatsen minder panelleden wel eens hun fiets (46 procent). Fietsenstalling Van Heek kent daarnaast ook meer frequente bezoekers dan fietsenstalling De Graaff (tabel 10).

**Tabel 10**

Frequentie waarmee men gebruik maakt van de twee gratis bewaakte fietsenstallingen in het centrum (n=3.068)

	Van Heek	De Graaff
Nooit	42%	54%
Heel af en toe	17%	17%
1-2 keer per jaar	4%	6%
3-12 keer per jaar	17%	13%
2-4 keer per maand	12%	6%
Meer dan 4 keer per maand	8%	3%

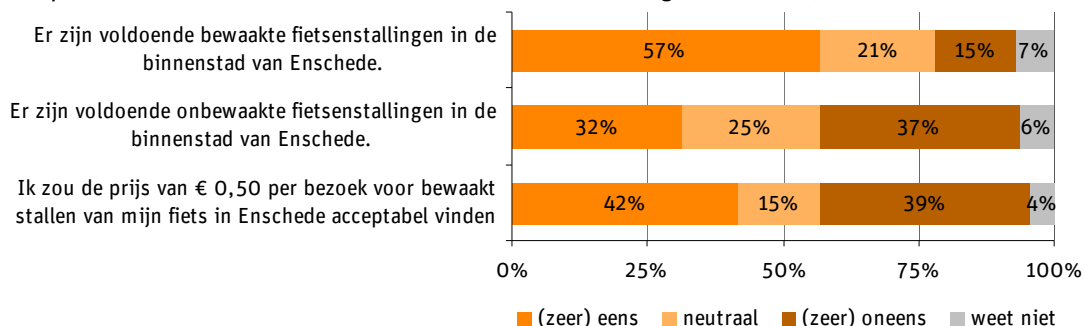
### *Panel tevredener over aantal bewaakte dan aantal onbewaakte fietsenstallingen*

Bijna drievijfde van de panelleden vindt dat er voldoende bewaakte fietsenstallingen zijn in de binnenstad van Enschede, iets meer dan één op de zeven vindt het aantal bewaakte fietsenstallingen onvoldoende (figuur 6). Over het aantal onbewaakte fietsenstallingen is men minder tevreden. De bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad zijn op dit moment gratis. Er is verdeeldheid onder het panel over de vraag of het acceptabel is om per bezoek aan de bewaakte fietsenstalling €0,50 te betalen. Er zijn iets meer panelleden die dit wel acceptabel, dan panelleden die dit niet acceptabel vinden.

Het oordeel over fietsparkeren verschilt wel duidelijk tussen gebruikers van de bewaakte fietsenstallingen en niet-gebruikers. Gebruikers van de bewaakte fietsenstallingen vinden significant vaker dan niet-gebruikers dat er voldoende bewaakte fietsenstallingen zijn. Gebruikers van de fietsparkeergarages vinden ook significant vaker dan niet-gebruikers dat er voldoende onbewaakte fietsenstallingen zijn. Gebruikers van de fietsparkeergarages vinden het significant vaker onacceptabel dan niet-gebruikers als er €0,50 betaald moet worden voor het bewaakt stallen van de fiets.

**Figuur 6**

Fietsparkeren in de binnenstad van Enschede in drie stellingen (n=3.068)



*Op en rondom Oude Markt vaakst onbewaakte fietsenstalling gemist*

Een deel van de panelleden (15 procent) mist in de binnenstad bewaakte fietsenstallingen en een groter deel (37 procent) mist onbewaakte fietsenstallingen (figuur 6). Bewaakte fietsenstallingen worden vooral gemist in de buurt van de Hema. Op en rond de Oude Markt worden met name onbewaakte fietsenstallingen gemist (tabel 11). Een deel van de panelleden mist bewaakte of onbewaakte fietsenstallingen op andere plaatsen dan de locaties die hen zijn voorgelegd. Zo missen meerdere panelleden een bewaakte of onbewaakte fietsenstalling wanneer je vanuit Enschede Oost richting de binnenstad fietst bij de Boulevard 1945 ter hoogte van de Albert Heijn. Daarnaast wensen een aantal panelleden ruimere openingstijden van de huidige bewaakte fietsenstallingen. Een andere plek waar een deel van het panel onbewaakte fietsenstallingen mist, zijn bij winkelcentrum De Zuidmolen.

**Tabel 11**

Plekken in de binnenstad waar bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen worden gemist.

	bewaakt (n=467)	onbewaakt (n=1.133)
In de buurt van de Hema (Kalandersstraat)	64%	58%
Op en rond de Oude Markt	51%	72%
In de buurt van het Muziekcentrum/ Muziekkwartier	46%	36%
Omgeving station	32%	33%
Rond het Van Heekplein	30%	59%
Anders	9%	8%

## 8. Eindoordeel fietsklimaat en suggesties

Alle voorgaande aspecten overwegend geven panelleden het fietsklimaat in Enschede gemiddeld een rapportcijfer van 6,6. Iets minder dan de helft (45 procent) heeft nog wel suggesties ter verbetering van het fietsklimaat in Enschede. Deze suggesties zijn zeer divers van aard en allen terug te vinden in de bijlage. Suggesties die meermaals terugkeren zijn het fietsvriendelijker afstellen van stoplichten, fietspaden meer scheiden van de weg en aandacht voor onderhoud van de fietspaden.

## Bijlagen

### Achtergrondkenmerken respondenten

<b>Opleiding (n=3.068)</b>	<b>percentage</b>
Geen opleiding	< 1%
Lager onderwijs, basisonderwijs	2%
Lager beroepsonderwijs, voorbereidend beroepsonderwijs	7%
Middelbaar algemeen voortgezet onderwijs	10%
Middelbaar beroepsonderwijs	21%
Hoger algemeen voortgezet onderwijs	12%
Hoger beroepsonderwijs	35%
Wetenschappelijk onderwijs	14%
Anders	< 1%
Weet niet/ wil niet zeggen	1%

<b>Geslacht (n=3.068)</b>	<b>percentage</b>
Man	57%
Vrouw	43%

<b>Leeftijd (n=3.057)</b>	<b>percentage</b>
15 e.j.	<1 %
16-24	3%
25-34	12%
35-44	15%
45-54	20%
55-64	28%
65-74	17%
75 e.o.	4%

<b>Inkomen (n=3.068)</b>	<b>percentage</b>
laag inkomen	16%
gemiddeld inkomen	59%
hoog inkomen	23%
weet niet/wil niet zeggen	2%

<b>Wijken (n=3.061)</b>	<b>percentage</b>
0 Binnensingelgebied	18%
1 Hogeland / Velve	8%
2 Boswinkel / Stadsveld	12%
3 Tweekelerveld	6%
4 Enschede-Noord	11%
5 Ribbelt / Stokhorst	7%
6 Enschede-Zuid	24%
7 Industrie- en Havengebied	<1%
8 Glanerbrug e.o.	9%
9 Landelijke gebied en kernen	5%

<b>Burgerschapstijl (n=3.068)</b>	<b>percentage</b>
Plichtsgetrouwen	13%
Pragmatici	14%
Buitenstaanders	15%
Verantwoordelijken	35%
Onbekend	22%