

Fietspad Súd Ie

Analyse gebruik fietspad Súd Ie

Februari 2021



Fietspad Súd Ie

Onderwerp: Analyse gebruik fietspad Súd Ie

Projectnummer: 374308

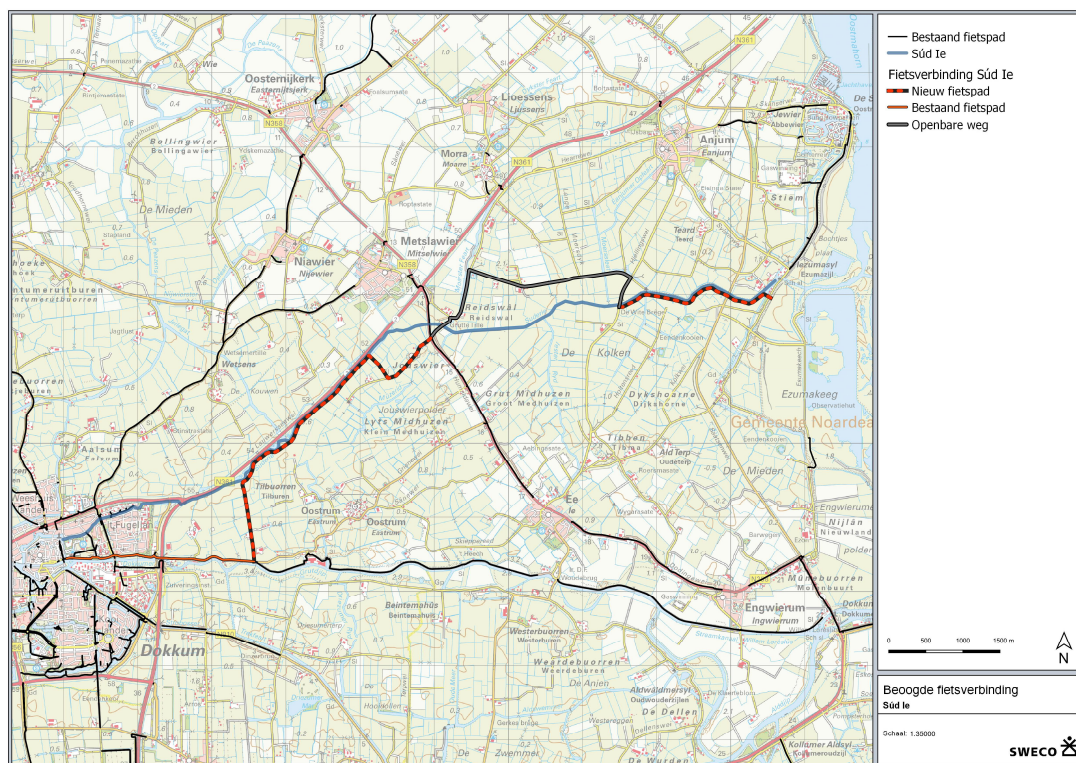
Referentienummer: SWNL0273023

Datum: 19-02-2021

1 Aanleiding

De gemeente Noardeast-Fryslân wil graag een fietspad als beleavingsroute langs de Súd Ie realiseren. Het traject bestaat uit zowel nieuw aan te leggen fietspaden als bestaande wegen en paden in het gebied. Het voorkeurstracé uit het rapport van Arcadis¹ vormt het vertrekpunt voor de verdere planuitwerking en realisatie. Dit project maakt deel uit van het programma Súd Ie – Wetterfront Dokkum (fase 3). Binnen de scope valt onder andere ook het (deels) herstellen van de bestaande fietsverbinding tussen Ezumazijl en Oostmahorn (Ezonstad), het realiseren van overstapplekjes en waterstekjes en het ophogen van de Saetsenbrug. Sweco ondersteunt bij de technische uitwerking en verslaglegging. Daarnaast wordt een bestemmingsplan opgesteld om de realisatie van de fietsverbinding planologisch mogelijk te maken.

In onderstaande figuur is de Súd Ie en de beoogde fietsverbinding weergegeven. Tussen Ezumazijl en Dokkum wordt op bepaalde delen van het tracé een nieuw fietspad gerealiseerd. De route volgt deels de bestaande wegen, waar ook overig bestemmingsverkeer rijdt.



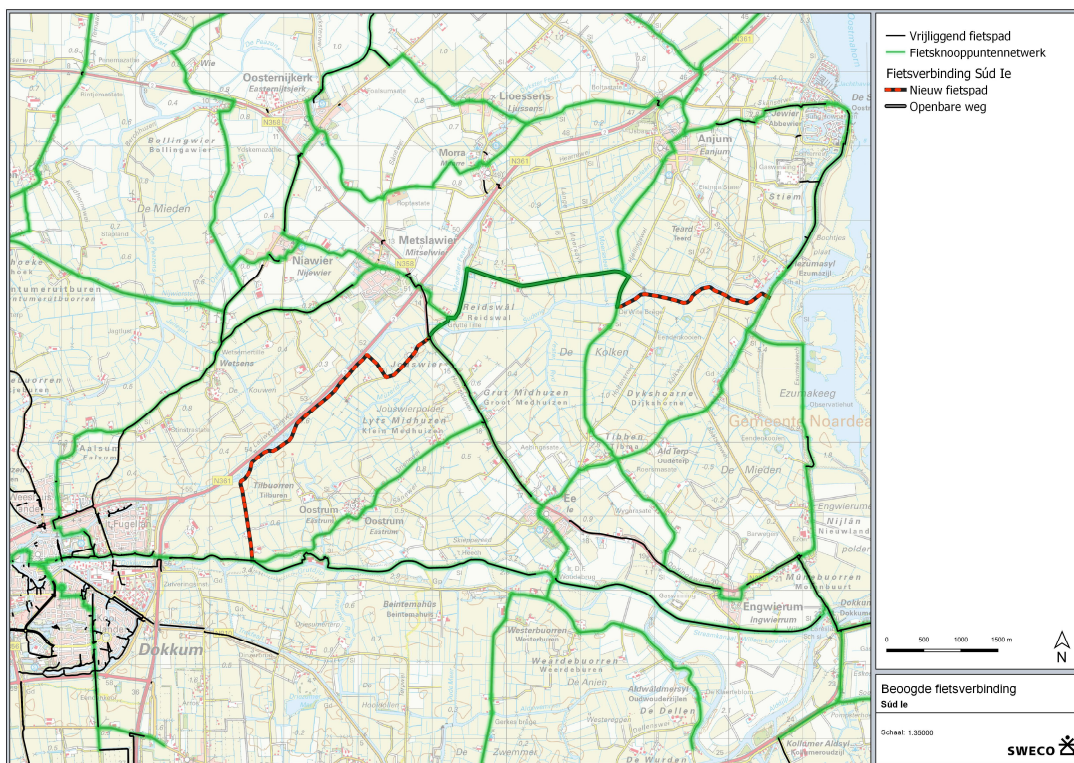
¹ Arcadis, C03091.000601 versie 4.0 van 4 april 2020

Het doel van deze notitie is inzichtelijk te maken wat de intensiteit van het gebruik van de fietsverbinding zal zijn. Hierbij wordt gekeken naar het huidige fietsnetwerk (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 is de inschatting gemaakt van het mogelijke gebruik van de fietsverbinding. In hoofdstuk 4 volgt een conclusie.

2 Huidig fietsnetwerk

De huidige meest directe fietsroute van Oostmahorn naar Dokkum is via Anjum, Morra, Metslawier en Wetsens. Een recreatieve fietser heeft bij een fietstocht veelal niet de intentie om via een directe verbinding van A naar B te gaan, maar wil bij voorkeur een aantrekkelijke route rijden. Recreatieve fietsers maken hiervoor onder andere gebruik van het fietsknooppuntennetwerk (groene lijnen in onderstaande figuur). Gedeeltelijk bestaat dit netwerk uit fietspaden, maar grotendeels maakt de fietser in deze regio gebruik van de openbare weg met gemengd verkeer.

Een routeoptie tussen Dokkum en Oostmahorn leidt via Ezumazijl over het fietspad naar het zuiden langs de Lauwersmeerdijk. Na Ezumazijl is er geen fietspad meer aanwezig en dient de weg gedeeld te worden met overig (landbouw)verkeer. Tot aan het Dokkumer Grutdijp bij Ee is geen fietspad aanwezig. Het eerste gedeelte van het fietspad langs de Súd Ie sluit aan op het fietspad Ezumazijl-Oostmahorn, waardoor er een schakel wordt gerealiseerd tot aan de Kriesenswei. Via de Weardwei leidt de fietsverbinding via de openbare weg, waarna bij de N358 (Jouswier) een nieuw fietspad langs de Súd Ie wordt aangelegd. Tot nu toe dient omgefietst te worden via de N358, Lyts Midhuzen en Oostrum. De fietsverbinding langs de Súd Ie vormt hiermee een waardevolle aanvulling in het netwerk.



In onderstaande figuur is de voorkeursvariant weergegeven, zoals is opgenomen in de verkenning van Arcadis.



3 Beleid, trends en fietsintensiteiten

In de mobiliteitsvisie van de regio Noordoost-Fryslân (*'Ferbinging'*) is als een van de speerpunten benoemd dat de fiets een gezond en duurzaam alternatief is. Mede door de opkomst van de elektrische fiets is het belangrijk om als regio kwalitatief goede fietsverbindingen te bieden, waarin beleving langs de route onderdeel van de kwaliteit is. De fiets is een gezond alternatief voor de auto en met de elektrische fiets worden de mogelijkheden voor een verhoogde actieradius nog groter.

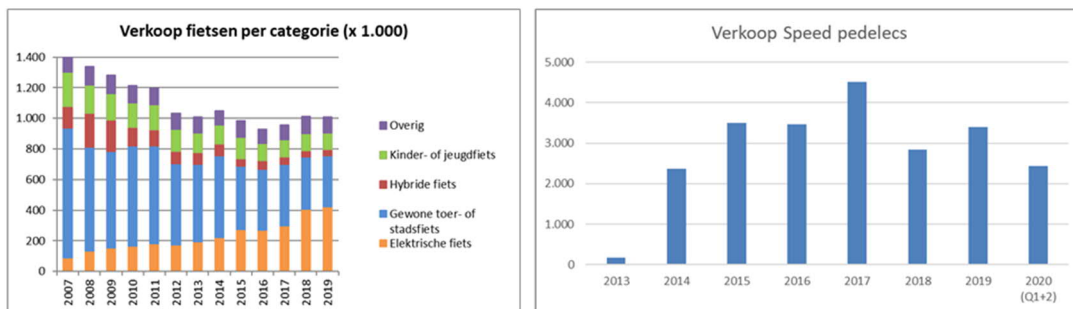
Recreatief fietsen in de regio wordt nog aantrekkelijker gemaakt met het 'Rondje Lauwersmeer'. Deze fietsroute van circa 40 kilometer laat de fietser alle kanten van het Nationaal Park Lauwersmeer zien, met diverse recreatieve attracties langs de route. De fietsroute langs de Súd Ie verbindt Dokkum met het Lauwersmeergebied, waardoor de recreatieve routes elkaar qua fietspotentie versterken. Daarnaast wordt de komende jaren met een nieuw buitendijks fietspad langs de Waddenkust (*'Op paad lâns it Waad'*) een recreatieve fietsroute versterkt. De fietsroute langs de Súd Ie kan hier in de toekomst van profiteren. Een verdichting van het fietsnetwerk betekent dat de regio aantrekkelijker wordt om per fiets te verkennen.

Trends gebruik fiets

De fiets heeft de wind in de rug: in Nederland hebben we bijna 23 miljoen fietsen en ruim een kwart van alle verplaatsingen vindt op de fiets plaats. Door de opkomst van de e-bike en de speed pedelec is de fiets ook op de middellange afstand (tot 20-25 km) steeds vaker een volwaardig en slim alternatief voor de auto en het openbaar vervoer.

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor de fietsbereikbaarheid is de opkomst van de elektrische fiets. De laatste jaren is de verkoop van elektrische fietsen fors toegenomen (zie onderstaande grafiek links (bron: BOVAG/RAI)). In 2018 werd de e-bike zelfs voor het eerst meer verkocht dan de klassieke stadsfiets. Waar voorheen de elektrische fiets vooral door 65-plussers en minder validen gebruikt werd, is de elektrische fiets in de afgelopen jaren definitief doorgebroken bij doelgroepen die voorheen om diverse redenen (imago, hoge kosten) geen gebruik maakten van een elektrische fiets (bijvoorbeeld scholieren en forenzen). De stijgende verkoop van elektrische fietsen gaat gepaard met een halvering van de verkoop van alle overige categorieën fietsen.

Tijdens de coronacrisis in 2020 is een run ontstaan op de verkoop van elektrische fietsen, waardoor ook de verkoop van fietsen in 2020 nog hoger zal zijn dan voorgaande jaren. Tijdens de coronacrisis is het ook verleidelijker geweest om een activiteit in de buitenlucht te ondernemen, terwijl groepssporten verboden en de sportscholen gesloten waren. Fietsen is een activiteit dat individueel of met het huishouden ondanks de maatregelen van de overheid mogelijk is gebleven. Ook de komende jaren wordt verwacht dat het fietsgebruik zal blijven toenemen.



Van het aantal gereden fietskilometers is circa 40% van het totaal voor recreatief gebruik (bron: Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbeeld 2019). Het fietsgebruik (afgelegde afstand) is in Nederland sinds 2010 toegenomen met ongeveer 4% tot ruim 15 miljard. Deze toename geldt vooral voor woon-werk- en vrijetijdsverplaatsingen.

De toename van de fietsverkoop en de afstanden die men met een fiets aflegt in Nederland heeft ook effect op het recreatieve gebruik. Met name in de zomer van 2020 is gebleken dat meer Nederlanders in eigen land op vakantie gingen als gevolg van COVID-19 of de behoefte hebben om in de vrije tijd eens een fietstocht te gaan maken dicht bij huis. Op onder meer fietspaden in natuurgebieden is het in 2020 merkbaar drukker geweest dan voorgaande jaren.

Aantal overnachtingen

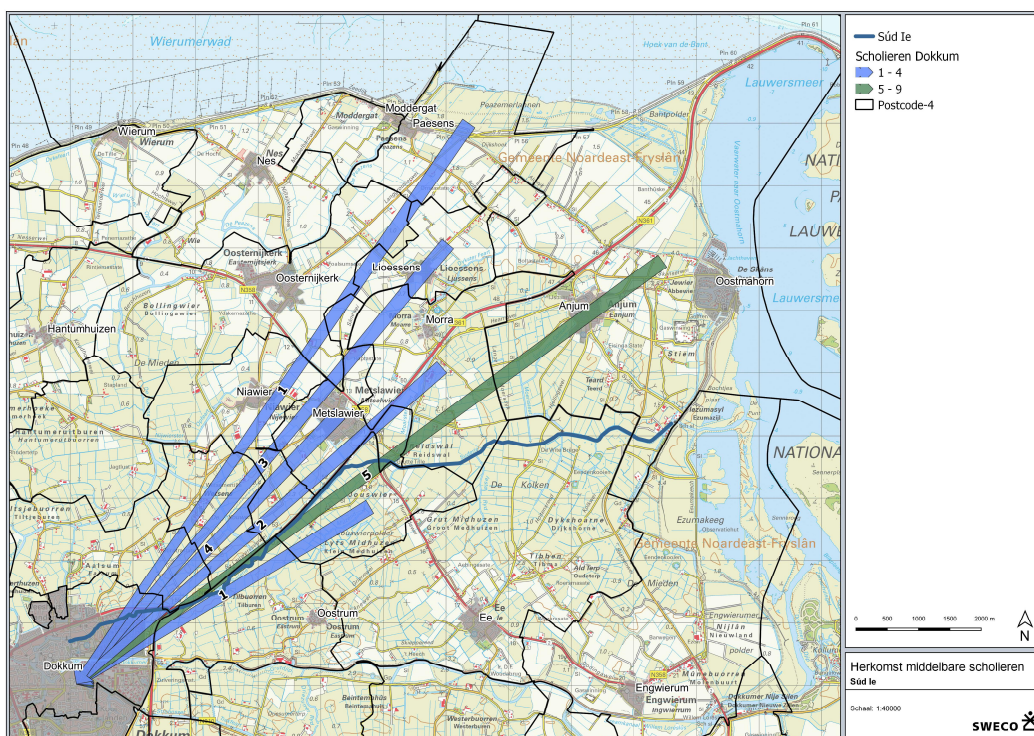
De nieuwe fietsverbinding langs de Súd Ie zal ook voornamelijk door recreanten en toeristen gebruikt worden. Onder recreanten en toeristen worden alle bezoekers van het studiegebied verstaan die hier óf een dagje er op uit trekken (mogelijk met de fiets) óf de mensen die in het gebied overnachten. Van deze eerste groep is het niet bekend om hoeveel het gaat. Zij worden op geen enkele manier geregistreerd (behalve op de eventueel aanwezige fietstelpunten). Van het aantal toeristen dat in de regio overnacht kan dit wel inzichtelijk worden gemaakt via de registratie op de toeristeninkomstenbelasting.

Het aantal overnachtingen in Dokkum en Esonstad in 2016 bedroeg 270.000². Bij een aanname dat 20 tot 25% van de toeristen in de regio de fiets benut om de omgeving te verkennen via het Súd Ie zal het aantal fietsers rond de 150 á 200 fietsers per dag zijn (270.000 / 365 dagen x 25%). Dit aantal is altijd sterk afhankelijk van het moment van de week, het jaargetij en het weer³.

Deze 150 á 200 fietsbewegingen langs de Súd Ie kunnen mogelijk verdubbeld worden als het gaat om een heen- en terugreis via dezelfde weg. Het is echter aannemelijker om op de heenreis een andere route te kiezen dan de terugreis bij een rondje (recreatief) fietsen. Met een aanname dat ongeveer een kwart van deze groep fietsers dezelfde route langs de Súd Ie neemt op de heen- en terugreis brengt het potentiële totaal op circa 200 á 250 fietsbewegingen per dag.

Utilitaire potentie

Daarnaast voorziet het fietspad in een extra fietsverbinding voor het dagelijkse pendelverkeer (woon-school- en woon-werkritten). De vele kleine dorpen in noordoost Fryslân zijn hoofdzakelijk op Dokkum aangewezen voor werk, school en dagelijkse voorzieningen.



Op basis van een verkenning naar herkomst van scholieren die in Dokkum naar een middelbare school gaan⁴, blijkt dat er maximaal 15 scholieren uit het studiegebied mogelijkwerwijs via de Súd Ie zullen fietsen.

² BBO (2018). Businesscase bij projectplan “verbinding rond Súd Ie: van Dokkum naar Lauwersmeer in Waddensperspectief”

³ In en rond het weekend zijn er meer overnachtingen dan doordeweeks. Bij zonnig weer is het aantrekkelijker om een fietstocht te maken dan bij neerslag en harde wind. Ook de lengte van de dag is essentieel: 's zomers is het 's avonds nog licht, terwijl in de winter het eerder donker wordt.

⁴ DUO (2018). Herkomst scholieren per postcode-4

Voor de meeste scholieren uit onder andere Metslawier, Lioessens of Paesens is een sneller, directere alternatief aanwezig via het fietspad langs de Dokkumerwei/Metslawiersterwei. De verwachting is dat het fietspad langs de Súd Ie in zeer beperkte mate voor woon-schoolverkeer gebruikt zal worden.

Gegevens van woon-werkverkeer zijn niet op postcodeniveau beschikbaar, enkel op gemeenteniveau. Aangezien het studiegebied in één gemeente gelegen is, kan niet herleid worden wat de dagelijkse woon-werkpandeling richting en vanuit Dokkum is. Wel is het aantal inwoners per dorp inzichtelijk met data van het CBS.

De dorpen in de directe omgeving van de Súd Ie (Oostmahorn, Anjum, Morra, Metslawier en Lioessens) hebben gezamenlijk circa 2.300 inwoners, zoals ook inzichtelijk is gemaakt in de tabel. Hierbij is op te merken dat inwoners van bijvoorbeeld Metslawier ook een alternatieve directere route via de Dokkumerwei/Metslawiersterwei kunnen nemen.

Kern	Inwoners
Oostmahorn	75
Anjum	895
Morra	170
Metslawier	855
Lioessens	285
Totaal	2.280

Met de aanname dat een kwart van alle inwoners eenmaal per week naar Dokkum fietst voor scholen, banen en overige voorzieningen (detailhandel, cultuur, et cetera.), kan ingeschat worden dat er circa 50 á 75 inwoners van het gebied per dag mogelijk gebruik maken van het fietspad. Ook maakt een deel van de bewoners wel eens een recreatief fietstochtje in het gebied. Dit gebruik is sterk afhankelijk van jaargetijde en weersomstandigheden en daarom lastig in te schatten. Mogelijk geven de telpunten in de omgeving hier een beeld over.

Huidige intensiteiten

Op basis van diverse telpunten en fietstellingen⁵ is inzichtelijk gemaakt hoeveel fietsers per dag gebruik maakt van de fietspaden in de omgeving. In onderstaande figuur staan deze tellingen weergegeven.

Het telpunt bij Oostmahorn en het telpunt ten noorden van Dokkum zijn in deze studie het meest relevant, met respectievelijk 200 en 450 fietsers per dag. De hierboven genoemde aantallen van aannames over recreatief gebruik valt in deze bandbreedte.

⁵ Het provinciale, vaste telpunt bij Dokkum is een daggemiddelde van het jaar 2018. De tellingen rondom het Lauwersmeer (waaronder telpunt Oostmahorn) zijn in het kader van het project Rondje Lauwersmeer in de periode april-september 2018 uitgevoerd middels een telsing.



4 Conclusie

In deze notitie is verkend wat het potentieel gebruik is van de aan te leggen recreatieve fietsverbinding langs het Súd Ie. Daarbij is gekeken naar trends en ontwikkelingen op het gebied van fietsen en toerisme. Beide ontwikkelingen ondersteunen elkaar en het gebruik van de fiets voor recreatieve en toeristische doeleinden neemt, onder andere door COVID-19, de laatste tijd sterk toe.

In deze notitie is geïnventariseerd welke toegevoegde waarde de route heeft ten opzichte van het huidige fietsnetwerk. Geconcludeerd kan worden dat de twee nieuw aan te leggen delen van de fietsverbinding een grote meerwaarde heeft voor het gebied omdat een extra schakel wordt aangelegd, primair voor het recreatieve fietsverkeer.

Op basis van beschikbare overnachtingsdata van toeristen in Dokkum en Oostmahorn is de aanname gedaan dat een bepaald percentage per kern (circa 20-25%) een keer langs de Súd Ie fietst bij een overnachting. Aangevuld met een aanname dat een kwart (een deel van) dezelfde route weer terugneemt, zal het gebruik variëren tussen de 200 en 250 fietsers per dag.

Daarnaast is gekeken naar verwacht utilitair gebruik van het fietspad. Vanwege de beperkte bevolkingsomvang die met de fietsroute bediend wordt, wordt ingeschat dat het gebruik rond de 50 á 75 fietsers per dag zal variëren, zowel voor het werk, de scholen en de dagelijkse voorzieningen in Dokkum. Daarnaast zullen er nog enkele fietsers zijn die woonachtig zijn in de regio en het fietspad gebruiken om een fietstochtje te maken in de vrije tijd.

Al met al kan geconcludeerd worden dat het verwachte gebruik van het fietspad rond de 250 á 300 per dag zal liggen, gedurende de maanden april tot en met september. De potentie komt overeen met huidige telpunten in de omgeving (200-450 fietsers per dag). Wederom zijn deze aantallen afhankelijk van het seizoen, het weer of moment van de week. Als de huidige trends op het gebied van toerisme en fietsverkeer doorzetten zal ook het gebruik van de recreatieve fietsverbinding in de komende jaren na realisatie toenemen.

