

blauw

research



Nemen we de fiets of gaan we met de auto?

Rapportage kwalitatief onderzoek marktgericht fietsbeleid

voor Fietsberaad
en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Maart 2009

FIETS  BERAAD



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

redefining **research** providing **solutions**



Copyright © 2009 Blauw Research bv

Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Blauw Research. Dit rapport is geleverd onder de leveringsvoorwaarden van de MOA.

Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van het kwalitatief onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het ontwikkelen van een marktgericht fietsbeleid in de gemeenten Apeldoorn, Hilversum, Nijmegen en Zwolle.

Het kwalitatieve onderzoek heeft plaatsgevonden ter voorbereiding en verdieping van een grootschalig kwantitatief onderzoek dat eveneens door Blauw Research wordt uitgevoerd.

Het vooronderzoek is uitgevoerd middels 2 fysieke groepsdiscussies in Hilversum en Apeldoorn en 1 online groepsdiscussie met inwoners van Nijmegen en Zwolle in oktober 2008.

Wij hopen met deze tussenrapportage een zinvolle bijdrage te leveren aan het ontwikkelen van beleid dat erop gericht is het fietsen in de vier gemeenten verder te bevorderen.

Rotterdam, maart 2009

Project team

Laurens Langendonck, senior project manager
Anke Bergmans, project manager
Nicole Remmers, senior project manager

Inhoudsopgave

1.	Kort & Krachtig	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Samenvattende conclusies	7
2.	De fiets versus de auto	10
2.1	Gepercipieerde voor- en nadelen	11
2.2	keuze voor de fiets of de auto	13
3.	Fietsvoorzieningen	17
3.1	Invloed van fietsvoorzieningen	18
3.2	De situatie in Hilversum	21
3.3	De situatie in Apeldoorn	23
3.4	De situatie in Zwolle Stadshagen	25
3.5.	De situatie in Nijmegen Noord	27
4	Fietsbevorderende acties & maatregelen	28
4.1	Spontaan genoemd	29
4.2	Voorgelegde ideeën	30
	Bijlage: gesprekspuntenlijst	35

Legenda

Ter verduidelijking van de onderzoeksresultaten worden in dit rapport belangrijke of opmerkelijke resultaten toegelicht aan de hand van pictogrammen.

Betekenis van de pictogrammen:



Citaat



Aanvulling Blauw Research

1. Kort & Krachtig

1 Kort & Krachtig

1.1 Inleiding

- In het fietsbeleid in Nederlandse steden wordt vaak veel aandacht besteed aan praktische zaken, zoals fietspaden en fietsenstallingen. Er wordt echter weinig rekening gehouden met de wensen en behoeften van de mobilisten en de 'zachte' factoren aspecten van het fietsen (imago). Ook zijn de feitelijke wensen van de bevolking niet bekend. Daarom gaan het Fietsberaad en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat enkele pilots uitvoeren om praktijkervaring op te doen met marktgericht fietsbeleid.
- Een van de hoofddoelen van het Fietsberaad is het stimuleren van het gebruik van de fiets als vervoermiddel. Fietsberaad heeft een stappenplan opgesteld om marktgericht fietsbeleid in vier Nederlandse gemeenten op te zetten. Een onderdeel van dit stappenplan is het uitvoeren van een marktanalyse.
- Blauw Research voert deze marktanalyse uit, in de vorm van deskresearch, een kwalitatieve voorfase en een kwantitatief hoofdonderzoek. De inzichten uit deze onderzoeken moeten betrokken partijen aanknopingspunten bieden voor het ontwikkelen van een marketingmix, waarmee zij in de vier pilotgemeenten het fietsgebruik verder kunnen stimuleren.
- Deze tussenrapportage beschrijft de resultaten van het kwalitatieve vooronderzoek.



Leeswijzer:

De resultaten van kwalitatief onderzoek zijn per definitie indicatief en hypothesevormend van aard. Deze resultaten kunnen daarom ook niet zonder meer gekwantificeerd worden voor de gehele populatie. Dankzij het inzicht in de achtergronden van motivaties en meningen geeft dit type resultaten richting aan het denken.

- Het kwalitatieve vooronderzoek heeft plaatsgevonden in de vorm van:
 - 2 fysieke groepsdiscussies in Hilversum en Apeldoorn met inwoners van de desbetreffende steden met een duur van elk 2.5 uur
 - 1 online groepsdiscussie (Research Lounge) met inwoners van Zwolle (Stadshagen) en Nijmegen (Noord) met een duur van 1.5 uur
- Deelnemers aan de discussies zijn uitgenodigd op grond van een aantal criteria:
 - Allen zijn in het bezit van een fiets
 - Spreiding over de mate waarin de fiets dan wel de auto gebruikt wordt om naar het koopcentrum te gaan (Hilversum & Apeldoorn), dan wel naar de bestaande stad of binnen de eigen wijk (Zwolle & Nijmegen)
 - Spreiding over achtergrondkenmerken zoals sekse, opleidingsniveau, levensfase en sociale klasse
- Alle deelnemers ontvingen een financiële vergoeding als dank voor hun deelname. Voor de fysieke discussies betrof dit 35 Euro, voor de online discussie 15 Euro. Van de fysieke discussies zijn DVD opnamen en notulen gemaakt. Van de online discussie is automatisch een online transcript gevormd waarin alle antwoorden van de respondenten na te lezen zijn. Notulen, opnamen en notulen zijn aangewend ten behoeve van de analyse van de resultaten.

1 Kort & Krachtig

1.1 Inleiding

b

Verantwoording:

De discussies zijn gevoerd door een ervaren kwalitatief onderzoeker, aan de hand van een gesprekspuntenlijst, die in overleg met Fietsberaad is opgesteld.

De werving van de respondenten is uitgevoerd door een extern bureau waarmee Blauw Research ruime ervaring heeft en die de richtlijnen van de NVSM en de MOA onderschrijft. De werving is telefonisch en per mail uitgevoerd. Het selectiebureau is door Blauw Research zowel mondeling als schriftelijk gebriefd.

De groepsdiscussie in Hilversum heeft plaatsgevonden met 9 deelnemers op 21 oktober, in Apeldoorn met 8 deelnemers op 23 oktober 2008. De online discussie vond plaats met 6 deelnemers op 28 oktober 2008.

Aan de online discussie hebben 4 inwoners van Zwolle Stadshagen deelgenomen, en 2 uit Nijmegen waarvan 1 inwoner van Lent en 1 inwoner van Heseveld.

Fiets versus auto: keuzemotieven

- Fietsen roept vele positieve associaties op. De voordelen van de fiets als vervoermiddel en fietsen als bezigheid zijn algemeen bekend en geaccepteerd. Een belangrijk nadeel is de kwetsbaarheid van de fietser. Daarnaast zijn er ook praktische nadelen (zoals het nat worden bij slecht weer) die gebruik ervan in de weg staan en die niet eenvoudig lijken om op te lossen.
- De auto heeft een aantal belangrijke voordelen die weggestreept kunnen worden tegen de nadelen van het fietsen. Deze voordelen zitten diep verankerd in de keuze voor de auto als vervoermiddel.
- De uiteindelijke keuze voor de auto of de fiets komt veelal tot stand op basis van een weging van praktische overwegingen gecombineerd met een individuele basisvoorkeur. Gewoonte speelt daarnaast ook een grote rol.
- Wat men uiteindelijk gaat doen in de stad of eigen wijk speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen van patronen en voorkeuren. Afwegingen verschillen per situatie en vaak ook per individu.
- Men vindt zelf vaak dat men een weloverwogen keuze maakt voor de fiets of de auto. Het actief aansturen op gebruik van de fiets door mensen aan te spreken op keuzemotieven kan daarom als paternalistisch ervaren worden. Zij die automatisch kiezen voor het gemak van de auto, hebben daar veelal vrede mee. Zij lijken niet snel genegen de auto in te ruilen voor de fiets.
- Het milieu lijkt tenslotte een verwaarloosbare rol te spelen in de keuze voor de fiets of de auto. Men ziet zichzelf vooral als klein radertje in het geheel.

1 Kort & Krachtig

1.2 Samenvattende conclusies

b

Factoren van invloed op keuze:

- Basisvoorkeur o.b.v. weging van gepercipieerde voor- en nadelen fiets en auto
- Praktische overwegingen
- Gewoonte en vaste patronen
- Doel van bezoek aan koopcentrum/in de wijk
- Kwaliteit van voorzieningen

1 Kort & Krachtig
1.2 Samenvattende conclusies

- De kwaliteit van de fietsvoorzieningen speelt ook een rol in de keuze voor die fiets of de auto. Voorzieningen zijn hygiënefactoren (zogenaamde dissatisfiers). Men verwacht dus wel een bepaald niveau van voorzieningen om prettig en veilig te kunnen fietsen, maar zodra dat er is speelt het geen manifeste rol meer. Doorgaans zijn de voorzieningen redelijk tot goed van kwaliteit. In wijken in aanbouw zijn de infrastructurele voorzieningen nog niet altijd op peil, waardoor zich specifieke problemen voordoen. Deze zijn echter niet alleen belemmerend voor fietsers, maar ook voor automobilisten.
- Veel respondenten hebben het gevoel dat autorijden ontmoedigd wordt, zowel naar en binnen het koopcentrum, maar ook in (nieuwbouw)wijken. Het autoluw maken van het koopcentrum wordt min of meer als een niet omkeerbare trend gezien. Dit heeft zowel voor- als nadelen. Als fietser kan het prettig zijn, maar aangezien men ook gebruik maakt van de auto, ondervindt men als automobilist hinder van dergelijke maatregelen. Hoe dan ook, het lijkt het fietsen wel degelijk te stimuleren. Zowel in de nieuwbouwwijken als naar het centrum van Hilversum (waarvan het centrum als zeer auto onvriendelijk wordt ervaren) zegt men, min of meer uit noodzaak, vaker de fiets te nemen.

Gemeente specifieke bevindingen

- Hilversum is onvriendelijk voor automobilisten. Voor fietsers is met name de spoortunnel een vooruitgang geweest. Er kan echter in Hilversum zeker nog wat verbeterd worden volgens fietsers, vooral op het gebied van stallingmogelijkheden. Op sommige plaatsen verdient ook de verkeersveiligheid meer aandacht.
- Op enkele ongemakken na is Apeldoorn fietsvriendelijk. De gratis fietsenstallingen in het centrum worden goed gewaardeerd. Fietsenrekken en klemmen in de stad zijn echter vrijwel altijd vol.

1 Kort & Krachtig
1.2 Samenvattende conclusies

- Stadshagen (Zwolle) wordt getypeerd als een fietsvriendelijke wijk. Men verwacht op een aantal punten verdere verbetering, aangezien de wijk nog niet geheel voltooid is. Binnen de wijk is fietsgebruik noodgedwongen toegenomen. Naar de stad toe zijn sociale veiligheid en afstand wel reële belemmeringen om (altijd) de fiets te nemen.
- De situatie in Nijmegen Noord lijkt voor een belangrijk deel vergelijkbaar met Zwolle Stadshagen. De wijk lijkt echter minder auto-onvriendelijk te zijn.

Fietsbevorderende maatregelen

- Bij maatregelen ter bevordering van het fietsen denkt men niet zozeer aan spaaracties, maar meer aan concrete voorzieningen.
- Uitgangspunt bij maatregelen zou moeten zijn dat de gemeente het fietsgebruik stimuleert door de fietser te belonen en niet door de automobilist te straffen. Over het verhogen van de parkeertarieven zijn mensen dan ook niet erg enthousiast.
- Op het vlak van voorzieningen is er veel behoefte aan bewaakte, gratis en voldoende stallingmogelijkheden.
- Van de 'belonende' acties is het fietsmiles idee verreweg het meest kansrijk. Voorwaarde is wel dat er gespaard kan worden voor producten in plaats van een verloting van een prijs.
- Ook het informatiepakket voor (nieuwe) inwoners van nieuwbouwwijken wordt positief gewaardeerd. Vanwege het praktische nut kan er ook echt een stimulerende werking vanuit gaan.

2. De fiets versus de auto

- Dit hoofdstuk beschrijft de opvattingen en beeldvorming rondom de fiets en de auto als vervoermiddelen. Tevens wordt uitgebreid stilgestaan bij de overwegingen die gemaakt worden bij de keuze voor de fiets dan wel de auto voor ritjes naar het koopcentrum of binnen de eigen wijk.

Fietsen roept vele positieve associaties op. Een belangrijk nadeel is de kwetsbaarheid van de fietser. Daarnaast zijn er ook praktische nadelen

- De beleving rondom fietsen is doorgaans **zeer positief**. Fietsen wordt in verband gebracht met aspecten als: vrijheid, ontspanning, leuk, gezond, sportief en goed voor de conditie, snel, makkelijk (parkeren), wendbaar en flexibel (overall tussen door kunnen), goedkoop.
- Belangrijke **nadelen** van het fietsen zijn kwetsbaarheid in het verkeer, zeker met toenemende drukte van auto- en vrachtverkeer, sociale veiligheid (bij vrouwen, met name als het donker is).
- Overige negatieve aspecten van fietsen betreffen vooral **praktische belemmeringen**, die 'prettig' fietsen in de weg staan: de fiets wordt gemakkelijk gestolen, de fiets als object is relatief kwetsbaar (lekke band, beschadiging & kapotte onderdelen zoals verlichting), slechte weersomstandigheden (regen, tegenwind), minder of ongeschikt bij het vervoeren van veel bagage/boodschappen, fysieke ongemakken van inspanning zeker bij heuvels, viaducten, bruggen en tegenwind (moe, buiten adem, zweten, haren door de war).
- Een fietser moet, beter dan de automobilist, voorbereid zijn op onverwachte situaties. Zo kan het weer omslaan, maar kun je ook, eerder dan bij de auto, te maken krijgen met diefstal en beschadigingen of pech onderweg. Omschrijvingen van de 'enthousiaste fietser' laten dan ook vooral het beeld zien van iemand die: principiëler is en ongemakken eerder voor lief neemt, gewend is goed voorbereid op pad te gaan (juiste kleding, reparatiesetje, goed onderhouden fiets) en die lichamelijk sterker is en een goede weerstand heeft.

2 De fiets versus de auto

2.1 Gepercipieerde voor- & nadelen

b

Respondenten die deelnamen aan het onderzoek, hebben allen de beschikking over een fiets, en maken daar ook in meer of mindere mate gebruik van. De resultaten hebben dus uitsluitend betrekking op mensen die gebruik maken van hun fiets.

quote

"Met de fiets neem je veel meer de tijd, in de auto ben ik ongeduldig, en zie ik veel minder. Het is heel ontspannen."

Fietsen is supersnel, makkelijk, gratis en ik kan 'm overall neerzetten."

"Het gevoel na het nemen van een heuvel is toch vooral dat van zweten, moe en pijn in mijn knieën."



De auto heeft ook een aantal belangrijke voordelen, die diep verankerd zitten in de keuze voor de auto als vervoermiddel. Ongemakken worden omgevormd tot uitdaging.

- Mede vanwege de nadelen van de fiets, heeft de auto zeer zeker ook een bepaalde magie. Als positieve punten worden genoemd:
 - Privé domein/autonomie (zelf bepalen hoe je iets doet en wat je doet in de auto, bv. muziek luisteren, roken, eten);
 - Comfortabel (warm, droog, muziek/nieuws), luxe, handig (veel ruimte voor passagiers en te vervoeren spullen) en ontspannend (mede door het comfort en de privacy in de auto);
 - Sociaal (je met meerdere mensen verplaatsen);
 - Gevoelens van vrijheid (starten en wegrijden) en trots (een mooie auto bezitten).
- Maar autorijden is zeker niet altijd leuk. Negatieve aspecten zijn: ergernis in het verkeer over andere weggebruikers, stress door parkeerproblemen en opstoppingen/file, hoge parkeer- en brandstofkosten, toenemende onveiligheid op de weg door hedendaagse verkeersdrukke. Autorijden is mede daardoor mentaal inspannend.
- De 'enthousiaste automobilist' verkiest duidelijk het comfort en het gemak van de auto boven de mogelijke ongemakken van de fiets. Praktische ongemakken van het autorijden, zoals hoge parkeerkosten, parkeerproblemen en drukke op de weg worden ook wel tot uitdaging omgevormd. Een aantal respondenten geeft aan er een sport van te maken sluiproutes te zoeken die doorstroom garanderen en op zoek te gaan naar relatief onbekende en gratis parkeerplaatsen. Men haalt hieruit een gevoel van voldoening, en versterkt zodoende gevoelens van vrijheid en autonomie. Ook bevestigt men zichzelf hiermee van de juistheid van de keuze voor de auto.

2 De fiets versus de auto

2.1 Gepercipieerde voor- & nadelen

quote

"Ik ervaar het autorijden ook niet als inspannend. Als ik moe ben is het voor mij veel inspannender om met de fiets terug naar huis te gaan."

"Parkeerkosten is wel een punt. Als ik het net niet haal binnen het uur en dan weer een uur extra moet betalen. Daardoor ga ik wel gestresster winkelen."

"Ik hou van mooie auto's. Ik rij altijd met Tom Tom om de drukte te omzeilen. Ook al rij ik om, ik kan lekker doorrijden. En dan denk ik: yes, het is me weer gelukt!"

"Als ik naar de stad ga, parkeer ik het liefst in een zijstraatje zodat ik niet hoeft te betalen. Dat is een sport van mij."



De keuze voor de auto of de fiets komt veelal tot stand op basis van een weging van praktische overwegingen gecombineerd met een individuele basisvoorkeur. Gewoonte speelt daarnaast ook een grote rol.

- Uit de groepsdiscussies komt naar voren dat de keuze voor het vervoermiddel voornamelijk afhangt van **praktische zaken** zoals het weer, de hoeveelheid bagage die vervoerd moet worden, de totaal af te leggen afstand en de fysieke inspanning die geleverd moet worden om de bestemming te bereiken.
- Maar men kiest ook voor de auto uit pure **gemakzucht, luiheid** en **behoefte aan comfort**. Op dat soort momenten kan men best met de fiets (omdat er geen praktische belemmeringen zijn en de fiets misschien zelfs sneller is), maar neemt men toch de auto gewoon omdat men over een auto beschikt en men nu eenmaal de keuze kan en mag maken om er gebruik van te maken. Veel mensen vinden de auto ook gewoon een prettig vervoermiddel en vinden autorijden van tijd tot tijd een leuke bezigheid.
- De meer fervente fietser kent in het keuzeprocess andere gewichten toe. De voordelen van het fietsen wegen zwaar, terwijl praktische belemmeringen eerder voor lief worden genomen. De behoefte aan het comfort van de auto speelt minder een rol. Bij de fervente automobilist is dat juist omgekeerd. Hij laat zich door dezelfde praktische ongemakken van het fietsen eerder afschrikken en hecht meer waarde aan luxe en comfort.
- Tenslotte speelt ook de **gewoonte** een belangrijke rol in het keuzeprocess. Vrijwel iedereen lijkt vaste patronen te hebben ontwikkeld. Dit betekent in de praktijk dat men in bepaalde gevallen (vrijwel) altijd primair voor of de fiets of de auto kiest. Hoe deze patronen zich ontwikkelen wordt sterk individueel bepaald. Wel is duidelijk geworden dat deze patronen moeilijk te doorbreken lijken.

2 De fiets versus de auto

2.2 Keuze voor de fiets of de auto



quote

“Vroeger moest je fietsen, tegenwoordig mag je fietsen.”

quote

“Als het regent trek ik een regenpak aan. Of ik wacht even tot het droger is.”

“Als het regent ga ik echt niet met de fiets. Daar word ik zo triest van.”

quote

“Naar de tandarts ga ik altijd op de fiets, zelfs als het regent. Het is midden in de stad en dus lastig parkeren, en ik weet ook niet hoeveel tijd ik er kwijt ben, en hoeveel het me dus aan parkeerkosten kost.”

Wat men uiteindelijk gaat doen in de stad of eigen wijk speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen van patronen en voorkeuren. Afwegingen verschillen per situatie en vaak ook per individu.

- Bepaalde keuzepatronen voor fiets of auto zijn min of meer universeel, bijvoorbeeld:
 - Het moeten vervoeren van veel boodschappen (de week boodschappen) of een grote lading is niet alleen lastig op de fiets, maar ook nog eens gevaarlijk: Een fietstas biedt vaak geen uitkomst (te klein, onhandig bij inladen in de winkel en uitladen thuis). De auto is duidelijk de winnaar. Bij kleine, snelle boodschappen is de fiets echter vaak favoriet.
- Andere patronen worden echter juist sterk individueel bepaald, zoals bijvoorbeeld:
 - Als men naar de stad gaat voor een sociale gebeurtenis (feestje, uitgaan/uitje, etentje, gezellig winkelen) kiezen veel respondenten (vooral vrouwen) voor de auto. Er is aandacht besteed aan het uiterlijk en men wil graag netjes en verzorgd voor de dag komen. 's Avonds komt daar nog eens bij dat vrouwen niet graag in het donker naar huis fietsen. Anderen (mannen en vrouwen) geven dan juist de voorkeur aan de fiets, omdat het dan geen probleem is om alcohol te drinken.
 - Ook zijn er mensen die altijd met de fiets naar de sportschool gaan, omdat ze het fietsen als warming up zien. Anderen gaan echter altijd met de auto naar de sportschool. Sporten doen ze op de sportschool. Het vervoer er naar toe is puur functioneel en ze kiezen dan voor de meest gemakkelijke optie.
 - Er zijn ook mensen die voor het ene korte ritje naar de stad altijd met de fiets of te voet gaan (vanwege de drukte en het parkeerprobleem), terwijl ze voor eenzelfde afstand buiten de stad altijd de auto nemen, omdat ze dit gewend zijn en gemakkelijk vinden.

2 De fiets versus de auto

2.2 Keuze voor de fiets of de auto

quote

“Frisdrank haal ik voor twee weken. 6 flessen dit, 6 flessen dat. Met de rest erbij is dat gewoon te veel om te vervoeren.”

“Als het heel mooi weer is en ik voel me lekker, lekker weer, lekker relaxed, dan pak ik de fiets.”

quote

“Ik ga altijd met de auto naar een feestje. Je wil er toch een beetje leuk uitzien.”

“Maar dan kun je niks drinken!”

“Ik ga met de auto naar de sportschool. Sporten doe ik daar wel.”

“Naar het dorp ga ik nooit met de auto. Daarbuiten wel. Ik ben gewoon lui.”

Men vindt zelf vaak een weloverwogen keuze te maken voor de fiets of de auto. En zij die automatisch kiezen voor gemak, hebben daar veelal vrede mee.

- Er zijn drie stellingen voorgelegd ter toetsing van 'gewoonte' gedrag en om verder inzicht te krijgen hoe het komt dat mensen soms toch automatisch voor de auto kiezen. Het gaat om de volgende stellingen:
 - **Ik neem liever de auto als ik naar de stad ga want die staat nou eenmaal voor de deur**
 - **Ik ben het nu eenmaal gewend om met de auto naar de stad te gaan, ik denk er niet over na**
 - **Ik moet op tijd thuis zijn uit de stad, dus ik ga met de auto (ergo, de auto is sneller).**
- De meerderheid van de respondenten herkennen de redeneringen wel van anderen (bijvoorbeeld lease auto bezitters), maar herkennen ze niet bij zichzelf. De reden is vooral dat het lang niet altijd handig is om met de auto naar het centrum van de stad te gaan. Respondenten die dit desondanks toch doen hebben er vaak een goede reden voor. Een aantal geeft ook ronduit toe, fietsen 'gedoe' te vinden en uit gemaksoverwegingen, liever de auto te nemen.
- Voor wat betreft de derde stelling is de algemene opinie dat je met de fiets sneller in de stad bent dan met de auto, zowel in Hilversum als in Apeldoorn. Enkelen zijn vanwege slimme sluiproutes met de auto toch sneller dan dat ze op de fiets zijn. In de wijken Stadshagen en Nijmegen Noord is de fiets in de spits vaak sneller, vooral richting de bestaande stad. De wijken zijn bovendien autoluw gemaakt, waardoor autorijden belemmerd wordt. Buiten de spits is de auto wel sneller naar de bestaande stad.

2 De fiets versus de auto

2.2 Keuze voor de fiets of de auto

b

Eerder onderzoek naar de redenen van autogebruik voor een korte boodschaprit onder de Nederlandse bevolking wijst uit dat 33% de auto neemt omdat men dat gewend is, en 26% dat doet omdat de auto nu eenmaal voor de deur staat. Gewoonte speelt dus een rol. In het huidige onderzoek zijn soortgelijke stellingen gebruikt om de achtergronden van gewoontegedrag beter te leren begrijpen. (bron: Fietsverkeer, februari 2004, nr. 8 pag 3-4)

quote

"Voor mij is het pure gemakzucht. Je wordt een beetje moe van fietsen."

"Moet je die fiets weer heen en weer sjouwen. Ik zet de auto ergens neer, en dan ben ik klaar."

"Mensen met een leaseauto nemen voor alles de auto, want het is gratis."

"Het ligt eraan, na een lange dag vind ik de auto wel lekker en dan maakt 10 minuten wel uit voor mij." (stelling 3)

"Een auto rijdt 50 km per uur in de stad, de fiets 5. Het gaat ook om het gevoel dat je sneller bent."

Het milieu lijkt tenslotte een verwaarloosbare rol te spelen in de keuze voor de fiets of auto. Men ziet zichzelf vooral als klein radertje in het geheel.

- Eigenlijk keurt men het eigen gedrag veelal goed, zelfs als men van mening is best vaker de fiets te kunnen nemen. Men is bovendien van mening dat het iedereen vrij staat te kiezen voor ofwel de fiets ofwel de auto en zal er bij anderen (buiten het eigen gezin) niet op aansturen vaker de fiets te nemen.
- Het milieubewuste van het fietsen is voor weinig mensen een reden om met de fiets te gaan. Mensen denken dat het niet veel winst oplevert voor het milieu als zij als individu voor de korte ritjes de auto laten staan. Ze zien grote fabrieken als de grootste vervuilers, en zijn van mening dat deze als eerste aangepakt zouden moeten worden. Respondenten lijken een beetje 'moe' van al de 'betutteling' omtrent milieu.
- Tegelijkertijd ziet men wel in dat het drukker en drukker wordt op de Nederlandse wegen. De impact op het milieu wordt dus vooral bekeken vanuit het individuele perspectief (en dat valt dan wel mee, want men neemt ook wel de fiets) en niet op geaggregeerd niveau van alle automobilisten in Nederland.
- En in zijn algemeenheid vindt men het geen goede ontwikkeling dat kinderen veelvuldig met de auto naar school worden gebracht. Dit levert opstoppingen en onveilige situaties op. Bovendien leren kinderen niet deel te nemen aan het verkeer.

2 De fiets versus de auto

2.2 Keuze voor de fiets of de auto

quote

"Milieu komt me de strot uit. Ze leggen op alle slakken zout, maar de grote vervuilers worden niet gestraft."

"Het is wel belangrijk, maar ik denk niet dat de auto zo'n grote bijdrage daaraan heeft."

"Het milieu speelt wel mee, maar ik denk altijd eerst aan de inspanning en of het bereikbaar is op de fiets."

"Ik erger me aan scholen waar alle dikke kinderen met grote auto's worden gebracht. Al die auto's bij de scholen zijn gevaarlijk."

3. Fietsvoorzieningen

- Dit hoofdstuk gaat in op de relevantie en het oordeel ten aanzien van fietsvoorzieningen in het algemeen en specifiek voor de vier onderzochte steden. Ook wordt ingegaan op de vraag hoe autovriendelijk gemeenten tegenwoordig zijn.

Voorzieningen voor fietsers spelen ook een rol in de keuze voor de fiets of de auto, maar lijken een ondergeschikte rol te spelen. Doorgaans zijn de voorzieningen redelijk tot goed.

- Als belangrijke voorzieningen voor de fietser **onderweg** worden genoemd:
 - Goede paden, zonder obstakels en loszittende tegels. Indien paden ontbreken ziet men graag dat de stroken langs de rijbaan breed genoeg zijn, zeker in de vaak drukke straten richting het centrum van de stad;
 - Logische en directe fietsroutes naar centrale bestemmingen;
 - Voldoende verlichting voor (over)zicht en veiligheid. Vooral voor vrouwen is dit een aandachtspunt;
 - Niet al te lange wachttijden bij verkeerslichten;
 - Verkeersveiligheid: overzichtelijke voorrangregels/-situaties (met name bij rotondes is dit niet altijd het geval, fietsers zijn 'bang' dat de automobilist hen niet ziet, zeker als het fietsverkeer tweerichting is);
 - Autoverkeer richting de stad goed laten circuleren, zodat het niet te druk wordt om veilig te kunnen fietsen.
- En **ter plaatse** (koopcentrum):
 - Voor korte bezoekjes aan het koopcentrum heeft men graag voldoende fietsklemmen. Een fietsklem reguleert niet alleen het 'fiets parkeren' en zorgt zodoende voor overzicht en goede begaanbaarheid van het wandelgebied, maar is ook veiliger. De fiets kan bevestigd worden aan de klem, waardoor de kans op diefstal kleiner wordt;
 - Voor langere bezoeken aan het stadscentrum is een stalling een goede oplossing. Men geeft duidelijk de voorkeur aan een bewaakte stalling. Hoewel het toezicht niet altijd optimaal is, leert de ervaring wel dat deze voorzieningen:
 - » Overzichtelijker zijn (in tegenstelling op bv. onbewaakte stationstallingen, waar fietsen vaak door elkaar staan)
 - » Veiliger zijn, omdat er minder gestolen wordt.

3 Fietsvoorzieningen

3.1 Invloed van voorzieningen



“Er zijn de laatste jaren heel veel rotondes bij gekomen. Voor fietsers is dat niet echt fijn. Je moet maar afwachten of automobilisten je zien.”

“Bij auto's gaat het verkeerslicht vaak op groen als je aankomt. Als fietser moet je eerst afstappen en op een knopje drukken.”



De kwaliteit van stallingen wisselt, zo is de beleving. Het feit dat een stalling bewaakt is, betekent nog niet altijd dat fietsen er niet beschadigd raken of gestolen kunnen worden. Het toezicht is lang niet optimaal, zeker als er geen camera's hangen en de bewaker niet kan zien wat er allemaal gebeurt in de stalling.



In wijken in aanbouw doen zich specifieke problemen voor die niet alleen het fietsen, maar ook het autorijden soms lastig maken.

- Bij wijken in aanbouw hebben fietsers op het vlak van voorzieningen met specifieke ongemakken te maken:
 - De verlichting is (nog) niet overal optimaal;
 - De fietsverbindingen sluiten (nog) niet goed op elkaar aan;
 - Fietspaden zijn (nog) niet af;
 - Automobilisten die niet afkomstig zijn uit de wijk rijden verkeerd, omdat de bewegwijzering ontbreekt, wegen nog niet af zijn en de routeplanner de straten (nog) niet herkent. Dit levert soms onveilige situaties op.
- Men merkt in toenemende mate dat de wijken autoluw gemaakt worden (ten gunste van de veiligheid en fietsvriendelijkheid). Dit is prettig, maar soms ook ongemakkelijk, omdat de wijk per auto heel moeilijk begaanbaar is, terwijl men voor bepaalde ritjes (woonwerk verkeer, langere afstanden/gecombineerde ritjes, boodschappen) de auto toch nodig heeft.
- Op de vraag of inwoners van de nieuwbouwwijken meer of minder zijn gaan fietsen sinds ze in de wijk zijn komen wonen wordt wisselend geantwoord. Binnen de eigen wijk wordt veel gefietst, maar naar de bestaande stad lijkt men keer op keer toch een bewuste keuze te maken. De afstand en het 'nemen van de brug' vormen een belemmering, zeker in combinatie met slecht weer. Aan de andere kant zijn de vele files een reden om juist vaker de fiets te nemen.

3 Fietsvoorzieningen

3.1 Invloed van voorzieningen

quote

"Bij ons in Stadshagen kun je bijna nergens meer komen met de auto."

"Het is een wijk in aanbouw, dus je moet soms op de rijbaan fietsen. Dat is 's nachts wel eens gevaarlijk."

"Met het nieuwe gedeelte is het toch een eind fietsen."

"Ik moet nu door de wijk heen zigzaggen en dat kost toch weer extra tijd en energie. Er zouden ook hoofd fietspaden moeten zijn en toevoerfietspaden."

quote

"Het blijft altijd weer een afweging, zeker bij die langere afstanden."



Veel respondenten hebben het gevoel dat autorijden ontmoedigd wordt, zowel richting en in het koopcentrum, maar ook in (nieuwbouw)wijken. Dit heeft zowel voor- als nadelen.

- Als **ontmoedigende maatregelen voor gebruik van de auto** worden genoemd:
 - Hoge(re) parkeertarieven
 - Minder parkeerplaatsen
 - Het instellen van eenrichtingsverkeer
 - Verkeersdrempels
- Hoewel er doorgaans wel een zekere mate van begrip is voor dergelijke maatregelen, hebben respondenten er ook in meer of mindere mate last van. De meesten zien zich immers toch genoodzaakt (zo nu en dan) de auto te pakken. Respondenten vinden het dan ook niet zonder meer terecht automobilisten te straffen voor het gebruik van de auto. Mensen die (structureel of incidenteel) afhankelijk zijn van de auto zijn daar immers de dupe van. Bovendien ziet men gebruik van de auto als een recht.
- In sommige gevallen zoekt men naar alternatieven om de auto toch te blijven gebruiken. Als het eigen koopcentrum moeilijk bereikbaar is, kiezen sommigen er voor de boodschappen elders (en soms dus ook verder weg) te doen.

3 Fietsvoorzieningen

3.1 Invloed van voorzieningen



“In een grote stad kun je met de auto gewoonweg niet meer rijden.”

“Voor kleine ritjes in de wijk neem ik de fiets, maar voor de boodschappen ben ik toch aangewezen op de auto.”

“Mijn man heeft reuma, die kan niet op de fiets.”

“Ik doe mijn boodschappen in een andere wijk.”



Hilversum is onvriendelijk voor automobilisten. Voor fietsers is met name de spoortunnel een vooruitgang geweest.

- Het stadscentrum in Hilversum is zeer onvriendelijk voor automobilisten. Er zijn veel eenrichtingswegen, zodat men veel moet omrijden. Daarnaast is het druk in en rond het centrum, zodat het met de auto niet erg snel gaat. Ook is het moeilijk om een parkeerplek te vinden. Respondenten nemen dan ook vrijwel allemaal bij voorkeur de fiets als ze in het centrum gaan winkelen. De auto wordt alleen gebruikt bij slecht weer of voor het vervoeren van veel spullen. De wekelijkse boodschappen worden dus wel met de auto gedaan. Mogelijk komen er hierdoor toch nog veel mensen op zaterdag met de auto naar de supermarkt in het centrum.
- Over de fietsroutes naar het centrum zijn mensen over het algemeen tevreden. De tunnel onder het spoor door is een vooruitgang geweest voor mensen die anders lang voor de spoorbomen moesten wachten. In de andere tunnel (Beatrixtunnel) is het echter wel erg druk met verkeer, waardoor de wachttijden bij het stoplicht lang zijn. Verder vinden mensen het fijn dat ze met de fiets overal door kunnen fietsen en geen last hebben van de eenrichtingswegen.
- Een paar respondenten zijn van mening dat fietsen richting het centrum op sommige plekken gevaarlijk is. Dit komt door een aantal factoren. Allereerst werd genoemd dat er veel auto's half op de fietspaden geparkeerd staan. In combinatie met drukte op de weg ervaren mensen dit als gevaarlijk. Vooral als er een bus langsrijdt is het te krap en moet de fietser uitwijken. Daarnaast geeft het 's avonds fietsen door onverlichte straten sommigen ook een onveilig gevoel.

3 Fietsvoorzieningen

3.2 De situatie in Hilversum



quote

“Soms moet je door het centrum om uit de stad te komen.”

“In de Havenstraat zijn veel fietspaden aangelegd voor de veiligheid. Maar het werkt niet, als fietser ben je daar heel kwetsbaar.”

“Bij de Vaartweg is het heel smal.”

Er kan echter in Hilversum zeker nog wat verbeterd worden, vooral op het gebied van stallingmogelijkheden. Op sommige plaatsen verdient ook de verkeersveiligheid meer aandacht.

- In het centrum zijn de fietsenstallingen volgens de respondenten niet goed geregeld. Het is niet duidelijk waar de stallingen zijn.
- Veel respondenten ergeren zich aan het aantal auto's bij basisscholen. Kinderen worden met de auto naar school gebracht. Door de drukte met auto's is het gevaarlijk voor kinderen. Deze respondenten denken dat het stimuleren van fietsen bij de basisscholen begint.
- Opvallend is dat veel respondenten 'klagen' over de inspanning die zij moeten leveren als ze met de fiets gaan: er is een 'heuvel' waar ze tegenop moeten fietsen. Deze is in de discussie meerdere keren aangehaald.

3 Fietsvoorzieningen

3.2 De situatie in Hilversum

quote

"De stallingen zijn niet goed aangegeven."

"De rekjes zijn meestal vol, dus dan zet ik 'm aan een hek of de bomen."

"Jammer dat die op de Groest weg is, dat is lekker centraal, ik heb geen zin om ook nog eens vijf minuten te lopen naar de winkels."

Op enkele ongemakken na is Apeldoorn fietsvriendelijk.

- Over de fietsroute naar de stad zijn de respondenten over het algemeen tevreden. Eén van de respondenten is echter ontevreden over het onderhoud van de fietspaden.
- Men is blij met de komst van de fietstunnel naar het centrum. Wel geeft één respondent aan dat de route van en naar de stad voor hem erg onlogisch geworden is. Hij moet tegenwoordig omrijden.
- Wat betreft de fietsroutes vinden mensen dat de stoplichten voor fietsers automatisch op groen moeten springen zonder dat ze daarvoor eerst een knopje in moeten drukken. Ook willen mensen dat fietser voorrang krijgen op ander verkeer.
- De gratis fietsenstallingen in het centrum worden goed gewaardeerd, maar zijn niet allemaal goed te vinden (niet iedereen is bekend met de fietsenstalling tegenover Bristol). De mogelijkheden tot stallingen bij het station worden niet goed gewaardeerd. De stallingen zijn overvol (vanwege omliggende scholen en studenten die in het weekend de fiets bij het station stallen). Tenslotte merkt men op dat de fietsenrekken en klemmen in de stad volgens de respondenten altijd vol zijn.

3 Fietsvoorzieningen 3.3 De situatie in Apeldoorn



quote

“De fietspaden blijven achter bij normaal onderhoud. De tegels liggen te rammelen.”

“Ik vind het allemaal wel OK, het is netjes geasfalteerd.”

“Met de komst van de tunnel is het voor mij heel onlogisch geworden.”

De klemmen zitten altijd vol. Het is nooit zo dat ik aankom en ‘m neer kan zetten.”

Het autoluw maken van het centrum wordt min of meer als een niet omkeerbare trend gezien.

- In het centrum liggen de fiets- en voetpaden op sommige plaatsen heel dicht bij elkaar, volgens een aantal respondenten. Bovendien is het wegdek heel glad in de Hofstraat. Fietsers gaan daar gemakkelijk onderuit.
- In alle grote steden wordt het autoverkeer in het centrum teruggedrongen. Apeldoorn zal op den duur ook niet aan deze trend ontkomen, zo verwachten enkelen. Hoewel in Apeldoorn een aantal enthousiaste automobilisten deelneemt, ziet men wel de voordelen van een autovrije binnenstad. Dit verhoogt de veiligheid van het centrum en is prettiger winkelen. Wel moeten er dan goede voorzieningen komen om op een andere manier naar de stad te komen, bijvoorbeeld een transferium buiten het centrum, zodat er minder auto's in de binnenstad komen. Het huidige Eurotarief voor de bus is al een gewaardeerde optie.

3 Fietsvoorzieningen

3.3 De situatie in Apeldoorn

quote

“Het is zo glad in de Hofstraat, als je niet uitkijkt ga je daar zo onderuit.”

“Ik vind het heel prettig om te winkelen in een binnenstad die autovrij is.”

Stadshagen wordt getypeerd als een fietsvriendelijke wijk. Men verwacht op een aantal punten verdere verbetering, aangezien de wijk nog niet geheel voltooid is.

- Respondenten vinden de wijk Stadshagen erg onvriendelijk voor automobilisten. De wijk is opgesplitst in twee delen waardoor de auto's niet rechtstreeks van de ene naar de andere kant van de wijk kunnen rijden. Ook zijn er veel verkeersdrempels die een goede doorstroom in de weg staan. Niet iedereen is tevreden over de ontsluitingswegen voor auto's. Daarom is er relatief veel verkeer in de wijk dat omrijdt.
- De verkeersstructuur in de wijk heeft wel als gevolg dat men voor ritjes binnen de wijk vrijwel altijd de fiets neemt. Alleen als het slecht weer is of als er veel boodschappen gedaan moeten worden kiezen mensen de auto.
- De wijk Stadshagen is volgens de respondenten fietsvriendelijk ingericht. Fietspaden zijn van goede kwaliteit en de wijk is autoluw. De bewegwijzering en plattegronden kunnen beter. Het is immers een nieuwe wijk en niet iedereen kan altijd de weg vinden. Men fietst daarom soms wel eens onnodig om, omdat men iets niet kan vinden. Plattegronden zijn vooral daar geplaatst waar ze handig zijn voor automobilisten, maar niet voor fietsers. Men heeft begrip voor de huidige situatie, maar zou wel graag op termijn verbetering zien.
- Ook de fietspaden zijn nog niet allemaal af. Dit leidt gevoelsmatig tot onveilige situaties als men op de rijbaan moet fietsen. Men verwacht echter dat dit probleem met de tijd opgelost zal worden.



3 Fietsvoorzieningen

3.4 De situatie in Zwolle Stadshagen

b

Er hebben 4 inwoners van Zwolle Stadshagen deelgenomen aan de online discussie. Dit is een beperkt aantal om uitspraken over de wijk te doen. Kwantitatief onderzoek zal meer inzicht geven in het oordeel van inwoners over de voorzieningen.

quote

"In Stadshagen is geen donkere plek te vinden."

"Er zijn wel eens aanradingen geweest bij de brug."

"De fietspaden zijn in het algemeen van goede kwaliteit, de verlichting is goed, en qua veiligheid is het binnen Holtenbroek wat minder, maar binnen Stadshagen goed."

"Het is prima, veel drempels tegen de auto's en hun snelheid en de fiets kan overal door."

Binnen de wijk is fietsgebruik noodgedwongen toegenomen. Naar de stad toe zijn veiligheid en afstand wel reële belemmeringen om altijd de fiets te nemen.

- Vrouwen voelen zich in de wijk en aangrenzende wijken niet altijd veilig. Vooral 's avonds op de donkere stukken met hoogbouw in Holtenbroek en bij de fietsbrug hebben zij een onveilig gevoel. Daardoor pakken ze eerder de auto als ze 's avonds ergens heen moeten. Opvallend is dat in de wijk Stadshagen eerder sprake is van een teveel aan verlichting, dan te weinig. In Holtenbroek is het juist erg donker op bepaalde plaatsen.
- Men is tevreden over de fietsbrug (Twistvlietbrug), hoewel een enkeling aangeeft dat de bereikbaarheid van de fietsbrug zelf beter zou kunnen, door beter toevoerfietspaden naar de brug toe. Aan de stadskant van de brug ziet men echter wel ruimte voor verbetering. Men noemt bijvoorbeeld de stallingmogelijkheden in het centrum. Men beklagt zich over te weinig stallingmogelijkheden (waardoor het een 'zooitje' wordt) en onveilige mogelijkheden. Fietsen raken eenvoudig beschadigd en worden soms uit de stalling gestolen.
- Op de vraag of mensen meer zijn gaan fietsen sinds ze in de nieuwe wijk wonen wordt wisselend gereageerd. Mensen fietsen wel meer binnen de wijk, maar naar de stad nemen ze vaker de auto, omdat de wijk toch redelijk ver van het centrum ligt. Ook gaat men wel eens naar omliggende dorpen of steden om daar te winkelen, vaker dan men eerder deed. Ook in dat geval neemt men vrij snel de auto.

3 Fietsvoorzieningen

3.4 De situatie in Zwolle Stadshagen

quote

"Via Holtenbroek over de brug waar ook de bussen over mogen, is ook best een mooie route."

"Naar de binnenstad is het vanaf Stadshagen gebruiksvriendelijk, je kunt gebruik maken van de fietsbrug."

"Ik zou niet echt vaker de fiets nemen dan dat ik nu al doe."

"Ik laat me echt niet natregenen."

De situatie in Nijmegen Noord lijkt voor een belangrijk deel vergelijkbaar met Zwolle Stadshagen. De wijk lijkt echter minder auto-onvriendelijk te zijn.

- De situatie in Nijmegen Noord lijkt deels vergelijkbaar met Zwolle Stadshagen. De wijk is fietsvriendelijk ingericht en autoluw gemaakt en (meer dan) goed verlicht. Gegeven het feit dat het een wijk in aanbouw is doet een aantal problemen op het vlak van bewegwijzering en verkeersveiligheid (als fietser op de rijbaan) zich ook hier voor.
- De respondent uit Nijmegen Noord (en ook degene uit Heseveld) is tevreden over de fietsroutes naar het centrum. De fietsbruggen over de Waal worden positief beoordeeld.
- De directe aansluiting van de fietsbrug op Nijmegen Noord (Lent) op andere fietspaden is een punt van kritiek. Dit is nog niet goed geregeld, hetgeen leidt tot extra inspanning. Er is niet een duidelijke hoofdroute naar de brug, waardoor men er naar toe moet 'zigzaggen'.
- In de spits is het sneller om met de fiets naar de stad te gaan dan met de auto, en de deelnemers uit Nijmegen stellen zelfs dat ook buiten de spits de fiets sneller is. Dit is niet altijd een reden om de fiets te pakken, soms is het ook prettig met de auto te gaan, bijvoorbeeld na een inspannende dag.
- In de bestaande stad, en dan met name in het centrum en bij het station, zijn de stallingvoorzieningen onvoldoende (veilig) volgens de twee respondenten.

3 Fietsvoorzieningen

3.5 De situatie in Nijmegen Noord



b

Het aantal deelnemers uit de gemeente Nijmegen was beperkt met slechts 2 deelnemers. Slechts één van hen was daadwerkelijk woonachtig in Nijmegen Noord, de andere in Heseveld. De resultaten zijn dus beperkt en moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden. Kwantitatief onderzoek zal meer inzicht geven in het oordeel van inwoners over de voorzieningen.

quote

"Bij ons hebben ze dubbele lantaarns, over het milieu gesproken!"

"Nu moet je door de wijk zigzaggen en dat kost toch weer extra tijd en energie. Er zouden ook hoofd fietspaden en toevoerfietspaden moeten zijn."

4. Fietsbevorderende acties & maatregelen

- In dit hoofdstuk worden de getoetste acties en maatregelen ter bevordering van het fietsen nader toegelicht.
- Tijdens de drie discussies zijn enkele ideeën voorgelegd van acties en maatregelen die het fietsgebruik zouden kunnen bevorderen. De vraag was steeds of men dit zag als een maatregel die hieraan bij zou kunnen dragen.
- Naar aanleiding van de eerste discussie in Hilversum zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd in de formulering.

Bij maatregelen ter bevordering van het fietsen denkt men niet zozeer aan spaaracties, maar meer aan concrete voorzieningen.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen
4.1 Spontaan genoemd

- Alvorens een pakket aan maatregelen en acties ter bevordering van het fietsen voor te leggen, is eerst gevraagd naar spontane ideeën:

Fietsen bevorderen	Autrijden bestraffen	Specifieke maatregelen in nieuwbouwwijken
<ul style="list-style-type: none"> • Meer stallingen; • Inspelen op vergrijzing (oplaadpunten voor de fiets met motortje/accu); • Transferia faciliteren, met vervoer van en naar het centrum (gratis of tegen geringe vergoeding); • Leenfietsen beschikbaar stellen; • Automatisch voorrang voor fietsers bij verkeerslichten; • Snellere doorstroom bij regenachtig weer, fietsers krijgen voorrang; • Subsidie op de aanschaf van een nieuwe fiets; • Werkgevers die het fietsen stimuleren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerkosten verhogen • Eenrichtingsverkeer instellen • Automobilisten extra belasten voor kort ritjes 	<ul style="list-style-type: none"> • Openbaar te raadplegen plattegronden beschikbaar stellen voor fietsers; • Treinstation aanleggen in nieuwbouwwijken, zodat de route naar de stad voor een deel met de fiets afgelegd kan worden, de rest per trein; • Beschutte fietsroutes maken; • Werkzaamheden op en bij fietsroutes zo min mogelijk de doorstroom laten belemmeren; • Informatie over hoe lang de route naar de stad is; • Meer surveilleren in de avonduren.

b

Lang niet iedereen vindt het 'bestrafen' van automobilisten een goed idee. 'mensen die de auto gebruiken kiezen daar vaak bewust voor en dat moet kunnen', zo luidt dan de redenering.

quote

"Als de kosten van de auto heel erg oplopen zie ik me toch genoodzaakt vaker de fiets te nemen."

"Subsidie voor je fiets, mensen zijn vaak toch gevoelig voor dingen die ze in hun portemonnee merken."

Er is veel behoefte aan **bewaakte, gratis en voldoende stallingmogelijkheden**. **10 keer met de fiets, 1 keer gratis parkeren** is geen eenduidig idee. Er gaat geen motiverende werking van uit.

Idee 1: Meer luxe en comfortabele fietsenstallingen, waar je je fiets makkelijk kunt stallen, die licht en overzichtelijk is en die naast de deur van de winkel is.

- Er wordt positief gereageerd op dit voorstel. De meningen over of de stalling wel of niet gratis moet zijn, zijn wel verdeeld. De ene respondent is bereid hiervoor te betalen, de andere is van mening dat dit eerder een gratis voorziening zou moeten zijn. Genoemde randvoorwaarden voor een dergelijke stalling zijn:
- Of deze maatregel daadwerkelijk meer bij zal dragen aan het gebruik van de fiets is uit deze peiling niet te zeggen. Wel voorzien goede stallingmogelijkheden in een behoefte. Ook meer fietsklemmen op straat zijn wenselijk. Men wil graag zijn fiets veilig en zonder (grote) kans op beschadigingen kunnen stallen.

Idee 2: Als je tien keer gebruik maakt van de gratis fietsenstalling, mag je je auto één keer gratis parkeren in het centrum.

- De meningen omtrent dit idee zijn duidelijk verdeeld. Het is niet echt heel helder voor respondenten wat men beoogt met dit idee. Het moet immers het fietsen bevorderen, maar het stimuleert tegelijkertijd het gebruik van de auto.
- Daarnaast is een bezwaar dat mensen die geen auto hebben of nooit met de auto naar de stad gaan hier niet van kunnen profiteren en moeten betalen voor degenen die wel met de auto gaan. Men denkt ook niet dat het stimuleert om de fiets te nemen. Het is meer 'mooi meegenomen' voor degenen die wel eens de auto nemen richting de stad.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen 4.2 Voorgelegde ideeën

b

Genoemde randvoorwaarden voor stallingen:

- Een goed bewaakte stalling, met camera's;
- Goed verlicht zodat toezicht en overzicht gegarandeerd zijn;
- Ruimtelijk, zodat de fiets gemakkelijk te stallen is en geen beschadigingen oploopt
- Overdekt, zodat de fiets niet nat wordt als het regent
- Snel en makkelijk toegankelijk, zonder wachtrijen. Bijvoorbeeld d.m.v. scannen
- Lockers is een plus (aangedragen door interviewer), voor het tussentijds opbergen van boodschappen
- Midden in het centrum gesitueerd, zodat mensen niet te ver hoeven te lopen.

quote

"Zo'n stalling moet camera's hebben, zodat je ook kunt zien wat er achterin gebeurt."

"Het moet in ieder geval betaalbaar zijn."

quote

"Dit zou mij niet echt kunnen motiveren. Kostentechnisch ben je toch al niet slim bezig, dan kan die ene keer parkeren er ook nog wel bij."

Een **spaarkaart** spreekt weinig aan. Een **bonnenboekje** kan aantrekkelijk zijn. Er is wel meer uitleg nodig over hoe het werkt.

Idee 3: Sparen voor leuke producten met 'Met Belgerinkel naar de Winkel': voor elk winkelbezoek op de fiets wordt een stempel gegeven op de spaarkaart. Met elke volle spaarkaart maken de deelnemers kans op fietsprijzen die worden verloot aan het eind van de campagne.

- Mensen die veel de fiets gebruiken zijn wel geïnteresseerd in fietsprijzen. Het is alleen de vraag of juist deze groep aangesproken moet worden. Zij fietst al maximaal.
- Het spaarsysteem is voor een aantal respondenten vooral veel 'gedoe'. Er zijn tegenwoordig al zoveel spaarkaarten en pasjes dat men hier een beetje genoeg van lijkt te hebben. Het is ook niet echt te controleren of mensen met de fiets komen.
- Tenslotte vindt men het verloten van prijzen weinig stimulerend. De winkans wordt klein geacht en eigenlijk verdient iedereen die de fiets neemt een beloning. Een kleinigheidje zou al leuk zijn, bijvoorbeeld een kop koffie met een punt appeltaart of een VVV Irischeque.

Idee 4: Een bonnenboekje dat je thuisgestuurd krijgt. Met de bonnen krijg je korting op fietsgerelateerde zaken, zoals een regenpak, een fietstochtenboekje, het nakijken van je fiets, et cetera.

- Over dit idee lopen de meningen uiteen. In Hilversum zegt men dat ANWB al een soortgelijk boekje uitgeeft en dat dit de mensen die de ANWB bezoeken niet stimuleert om vaker met de fiets te gaan. In Apeldoorn is men positiever over dit idee. Het is niet demotiverend voor de automobilist en de fervente fietser is zoals gezegd wel gebaat bij korting op fietsartikelen. Het is wederom de vraag of dit nu juist de doelgroep moet zijn. Bovendien is niet helemaal duidelijk hoe dit zou werken.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen 4.2 Voorgelegde ideeën

quote

"In een beloning zie ik wel iets."

"Dan heb je een volle spaarkaart en dan moet je nog maar afwachten of je iets wint."

"Dan moet je ook gewoon wat krijgen."

"Je moet je spaarkaart ook maar net bij je hebben."

quote

"Altijd leuk."

"Dat bestaat al. Ik maak er geen gebruik van."

"Hoe werkt dat dan?"

Parkeertarieven van € 5 per uur in het koopcentrum van de stad vindt men geen sympathiek idee. Het idee achter fietsmiles is veel aansprekender.

Idee 5: Parkeertarieven van € 5 per uur in het koopcentrum van de stad. De opbrengst wordt gebruikt om de gratis stallingen in het koopcentrum van de stad te verbeteren.

- Deze maatregel zou voor sommigen wel een reden kunnen zijn om de auto vaker te laten staan. Echter, men is ook van mening dat de gemeente het fietsen moet promoten en niet het autorijden moet straffen. Vooral omdat er mensen zijn die afhankelijk zijn van de auto.
- Men vreest bovendien dat automobilisten dan in de omliggende straten van het centrum gaan parkeren, waardoor het in woonwijken veel drukker wordt.

Idee 6: Fietsmiles. Je krijgt een chip in je fiets. Iedere keer als je met je fiets het centrum in rijdt, word je geregistreerd. Iedere maand verloten we een (vlieg)reis naar een Europese stad.

- De chip wekt wat argwaan op bij sommige respondenten. Men is bang dat de privacy in het geding komt.
- Het verloten van prijzen/een reis staat de mensen niet aan. Ze willen liever dat ze echt voor iets kunnen sparen, net als bij Airmiles. Over deze actie zijn de respondenten het meest positief. Over de aard van de producten waarvoor gespaard kan worden, lopen de meningen uiteen. In de eerste discussie wordt in ieder geval duidelijk dat de genoemde prijs van een vliegreis niet past bij het milieuvriendelijke imago van fietsen. Ook blijkt dat sommigen willen sparen voor soortgelijke producten als Airmiles, terwijl anderen zouden vooral willen sparen voor fietsgerelateerde artikelen of 'gezonde' artikelen.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen 4.2 Voorgelegde ideeën

quote

"Drastisch, maar wel effectief."

"Je moet ook kijken naar mensen die niet anders kunnen. Die moeten niet gestraft worden."

quote

"We worden al genoeg in de gaten gehouden."

"Dat van die miles staat me wel aan, dan spaar ik voor een wasbeurt voor mijn auto."

"Dat verloten staat me niet aan."

"Als de punten een beetje snel oplopen werkt het wel, het moet niet zo langzaam gaan als bij Airmiles."

"Fietsgerelateerde artikelen, korting op sportabonnementen."

Veel mensen willen echter niet op hun fiets reclame maken voor een supermarkt met fiets-boodschappentassen van Dirk, AH of C1000.

7. Boodschappentassen van de Dirk, de Albert Heijn of C1000 kent iedereen, waarom dan geen fietstassen van deze supermarkten? Samen met de supermarkten en andere winkels kunnen fietstassen worden besteld met daarop het logo van de desbetreffende winkel. Deze fietstassen krijg je gratis na een bepaald besteed bedrag aan boodschappen.
- Een deel van de respondenten vindt dit een leuk idee, maar er zijn ook nadelen:
 - Niet iedereen wil standaard met fietstassen rijden. Een kliksysteem is in dat geval handig. De tas is ook nog eens mee te nemen in de winkel en bij het uitladen naar binnen.
 - Fietstassen hebben last van een dubieus imago. De fietstas wordt nogal eens als 'oubollig, suf en truttig' bestempeld. Het moet dus wel een trendy tas zijn, willen deze respondenten er warm voor lopen. Men verwacht echter niet dat dit het geval zal zijn, als de naam van een supermarkt erop staat. Bovendien wil lang niet iedereen reclame maken.
 - Men denkt tenslotte dat deze actie niet het gebruiken van de fiets stimuleert. Het gaat immers vooral om situaties waarin men boodschappen doet, en als het om veel boodschappen gaat, geeft de meerderheid toch de voorkeur aan de auto.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen 4.2 Voorgelegde ideeën

quote

"Geen haar op mijn hoofd die daaraan denkt. Ik ga niet met een tas van Dirk fietsen."

"Ik ga geen reclame maken!"

"Ik heb liever kliktassen, die kan je mee naar je koelkast nemen."

"Alsof je een krantenwijk hebt."

"Leuk idee."

"Je hebt hippe en suffice."

Een informatiepakket voor nieuwe inwoners wordt goed gewaardeerd en kan het fietsgebruik daadwerkelijk stimuleren. Van een website en het optimaliseren van de infrastructuur gaat geen motiverende werking uit.

8. **Iedere nieuwe inwoner ontvangt een informatiepakket, afgestemd op de wijk waar je komt te wonen. Het bevat een fietskaart met de belangrijkste fietsroutes vanuit de wijk. Daarnaast ontvang je, voor jou als fietser, relevante informatie (bijvoorbeeld over routes, stallingen en waar je fietsenmakers kunt vinden).**
 - Men vindt dit een goed idee. Het zou misschien ook enkele respondenten stimuleren om vaker de fiets te pakken. Andere ideeën die hierbij geopperd worden zijn het bijsluiten van kortingsbonnen voor de fietsenmaker en het aangeven van kindvriendelijke fietsroutes (bijvoorbeeld naar scholen, sportclubs e.d.)
9. **Er is een speciale website waar meer informatie wordt gegeven over het fietsen in de gemeente, b.v. belangrijke fietsroutes, adressen van fietsenmakers en stallingen. Ook is het mogelijk om fietsroutes te plannen, net zoals bij de auto (bijvoorbeeld Routenet).**
 - Respondenten zijn het unaniem met elkaar eens: het zal niet motiveren om (vaker) de fiets te pakken.
10. **We verbeteren de rechtstreekse fietsroute van de wijk naar de stad en zorgen voor hoofdroutes in de wijk. De fietsroute wordt geasfalteerd, er is voorrang bij kruispunten en ook wordt de wachttijd bij verkeerslichten geminimaliseerd, er is verlichting en de route is bewegwijzerd.**
 - Men verwacht niet dat dergelijke maatregelen veel uit zullen maken. Bovendien wordt er deels al wordt in deze maatregelen voorzien. Het is wel fijn, maar praktische belemmeringen zoals de af te leggen afstand (over de brug) en slecht weer kunnen daarmee niet opgelost worden.

4 Fietsbevorderende acties & maatregelen 4.2 Voorgelegde ideeën



Deze ideeën zijn alleen in de online discussie voorgelegd.



“Het zou mij motiveren omdat er direct een leuke kennismaking met het fietsen is.”

“Voor nieuwe bewoners is dit wel interessant.”

“Het is voor elke inwoner, niet alleen de nieuwe, want ook ik ken de wijk nog steeds erg slecht.”



“Leuk voor toeristen. Maar om te zeggen, een motivatie: nee.”



“Buiten de bewegwijzering is dit in Stadshagen al een feit.”

“Per saldo zal het weinig uitmaken. Als je er niet tegen kunt dat je af en toe even moet stoppen, dan moet je maar niet gaan fietsen.”

“Voorrang is wel prettig, vooral bij slecht weer.”

“Maar nogmaals, ik laat me niet natregenen.”

Bijlage: Gesprekspuntenlijst

Gesprekspuntenlijst

1. Introductie en kennismaking

- Uitleggen interviewsituatie (maken van opname, anonimiteit)
- Geen goed/foute antwoorden, persoonlijke mening is belangrijk
- Korte uitleg doel onderzoek: we gaan het vandaag hebben over fietsen: jullie gedrag, jullie houding t.a.v. fietsen en jullie mening over de fietsvoorzieningen in deze stad. We gaan ons daarbij vooral richten op ritjes naar en van het koopcentrum van de stad.
- Voorstellen: naam, leeftijd, gezinssituatie, beroep, vrijetijdsbesteding.
 - Kort per respondent:
 - » Hoe ben je hier vandaag naar toe gekomen? Waarom heb je die keuze gemaakt?
 - » Wat voor type fietser ben je? Hoe zou je jezelf omschrijven?
 - Inventariseer (INT.: en noteer) d.m.v. handen opsteken of men voor ritjes naar het koopcentrum:
 - » Meestal de fiets neemt
 - » Zowel de auto als de fiets neemt
 - » Meestal de auto neemt

2. Het imago van de fiets en de fietser vs de auto en de automobilist

- *Ik wil het eerst met jullie hebben over jullie beleving van fietsen in het algemeen. Daarbij wil ik jullie vragen zo veel mogelijk te associëren en alles te zeggen wat steeds als eerste in je hoofd komt.*
- Als ik zeg fietsen, wat komt er dan allemaal bij jullie op? Waar denken jullie aan? (inventariseer op flip over)
- *Kort-* Wat is er positief aan fietsen? Wat zijn de voordelen? Leg uit
- *Kort-* Wat is er negatief aan fietsen? Wat zijn de nadelen? Leg uit
- Wat voor gevoel hoort bij fietsen? (INT.: focus op het gevoel, de sfeer van fietsen)
- Positieve gevoelens
- Negatieve gevoelens
- Vraag door op containerbegrippen, achterhaal waaruit het gevoel precies bestaat, wat het betekent voor iemand
- Indien niet genoemd check gevoelens als: Vrijheid (of juist beperking), ontspanning (of juist inspanning/moeite (het 'pffff' gevoel)), onafhankelijkheid/autonomie, gezond voelen
- Hoe zit dat precies met autorijden, wat voor gevoelens horen daarbij? Hoe anders zijn de gevoelens die gepaard gaan met autorijden? Inventariseer.



Voor de online discussie is een verkorte versie van de gesprekspuntenlijst voorgelegd.

Gesprekspuntenlijst

- Behalve de voor de hand liggende voordelen van vervoer per auto (zoals snel, praktisch, veel kunnen vervoeren, comfort, bestemmingen kunnen combineren, droog bij slecht weer):
- Wat is voor mensen nou de magie, de X-factor van de auto als we het hebben over ritjes naar de stad?
- Idem voor de fiets?
- Hoe zou je die mensen vaker met de fiets kunnen laten gaan (korte ritjes)?

- *Als we nu eens gaan kijken naar de enthousiaste fietser en de enthousiaste automobilist, dan ben ik benieuwd hoe die eruit ziet. Daarvoor gaan we een oefening doen. We delen de groep op in tweeën. Elk groepje krijgt een flip-overvel met daarop een omtrek van een mens. Jullie gaan allerlei persoonsgegevens opschrijven die horen bij de enthousiaste fietser/automobilist. Maak daarbij gebruik van de verschillende lichaamsdelen. Schrijf ook type kleding op: wat voor kledingstijl, wat voor accessoires etc.*
- INT. LET OP:
 - Bij voorkeur: mensen met (lichte) voorkeur voor de auto -> prototypische fietser en mensen met (lichte) voorkeur voor de fiets -> prototypische automobilist.
 - Leg uit: met enthousiast wordt bedoeld: ofwel iemand die fervent fietser is, ofwel fervent automobilist, dus die zo mogelijk altijd zijn favoriete vervoermiddel kiest, in geval van de automobilist: ook voor korte ritjes.
 - » De types worden plenair besproken, de groepjes presenteren aan elkaar, de interviewer vraagt steeds om uitleg.
 - » Wat hebben deze prototypes gemeenschappelijk? Wat zijn de grote verschillen?
 - » Stel dat dit mensen van vlees en bloed zijn, hoe zijn dan de onderlinge verhoudingen? Snappen ze elkaar, hebben ze een klik. Leg uit
 - » Wat zou de fietser kunnen leren van de automobilist? En andersom?

3. Fietsgedrag, -keuzen en motieven

- INT.: focus bij dit onderdeel steeds op fietsen naar het koopcentrum van de stad.
- *Ik wil het nu met jullie gaan hebben over het keuze gedrag. Als je een ritje naar de stad maakt (dus het koopcentrum van Hilversum/Apeldoorn), hoe ga je dan met de auto of de fiets?*
 - Rondje: hoe ben je de laatste keer naar de stad gegaan? Leg uit.
 - In hoeverre maak je daarbij een bewuste keuze? Denk je er altijd over na, of is het meer een automatisme? Wat doe je dan (fiets of auto)? INT.: Laat eventueel stemmen en aan elkaar uitleggen.

Gesprekspuntenlijst

- Hoe denk je dat dat voor andere mensen is (mensen in je omgeving of in het algemeen), denken die er bewust over na voordat ze de auto dan wel de fiets nemen?
- Waar is je keuze van afhankelijk?
- Check relevantie doel bezoek koopcentrum
 - (INT. noteer op flip-over, vraag door naar wat dan exact bedoeld wordt (bv hoeveel bagage, wat voor weertype), zoom echter vooral in op niet voor de hand liggende factoren en automatisme/gewoonte)
- Wat zijn argumenten om voor een ritje naar de stad de fiets of juist de auto te nemen? (INT. noteer op flip-over maar zoom alleen in op niet voor de hand liggende factoren en automatisme/gewoonte)
- Wat zijn nou dé voordelen om met de auto naar de stad te gaan? En de nadelen? INT.: focus op nieuwe informatie, probeer argumenten te weerleggen/ in twijfel te trekken en vraag naar reactie.
 - Idem voor de fiets
- Check relevantie aanbod parkeervoorzieningen (parkeren auto vs fiets)
- Check relevantie bagage (in hoeverre belemmering)
- Wat doen anderen in je omgeving, hoe heb je het daar met elkaar over? Wat vertel je elkaar dan?
- Beveel je anderen wel eens aan om met de auto te gaan? Waarom, wat vertel je dan voor positiefs, wat voor tips geef je daarbij?
- Idem aanbevelingsgedrag fiets.
- *Ik wil nu graag een aantal uitspraken toetsen en ben benieuwd hoe jullie daar tegenover staan*
- *Er zijn mensen die zeggen:*
 - *Ik neem liever de auto als ik naar de stad ga want die staat nou eenmaal voor de deur*
 - *Ik ben het nu eenmaal gewend om met de auto naar de stad te gaan, ik denk er niet over na*
 - *Ik moet op tijd thuis zijn uit de stad, dus ik ga met de auto (ergo, de auto is sneller)*
 - » INT. eerst per stelling individueel op laten schrijven of dit wel/niet op hen van toepassing is.
 - » Per uitspraak:
 - Wat bedoelen mensen eigenlijk als ze dit zeggen? Wat zit daar allemaal achter?
 - Bij de laatste uitspraak: Hoe komt het dat sommige mensen de overtuiging hebben dat de auto altijd sneller is , terwijl het tegenwoordig zo druk is op de weg?
 - Voor wat voor soort mensen gaat deze redenering op? Ken je voorbeelden in je omgeving? Toelichting.
 - Op wie van jullie is het van toepassing?
 - Hoe zou je dat kunnen doorbreken?

Gesprekspuntenlijst**4. De plaatselijke situatie: hoe fietsvriendelijk is Hilversum/Apeldoorn (stadsritjes)**

- *Onze opdrachtgever wil graag meer mensen vaker op de fiets hebben als ze naar het koopcentrum van Hilversum/Apeldoorn gaan.*
 - In hoeverre is de route naar het koopcentrum en het centrum van Hilversum/Apeldoorn eigenlijk fietsvriendelijk (INT.: maak steeds onderscheid naar: weg naar het centrum en centrum zelf):
 - » Wat is wel goed geregeld?
 - » Wat is niet goed geregeld? (idem)
 - » Wat moet beter?
 - Ingaan op parkeer/stallingsvoorzieningen (auto/fiets)
 - Hoe vind je het zelf om op de fiets naar de stad te gaan? (INT.: zoom in op de plaatselijke situatie!)
 - » Wat voor problemen kom je onderweg tegen
 - » Wat motiveert je juist, wat is er juist fijn aan?
 - » Zou je vaker willen/kunnen dan je nu doet?
 - » Wat houd je tegen?
 - » Wat zou er dan moeten gebeuren?
 - » Wat of wie zou jou over de streep kunnen trekken? (idem, maar dan mensen in je omgeving)
 - Jullie kennen de plaatselijke bevolking; wat is nodig om mensen te bewegen vaker de fiets te nemen richting het stadscentrum?
 - » Randvoorwaarden, voorzieningen, attitude-, gedragsverandering
 - » En als de randvoorwaarden goed zijn?
 - Wat zijn de voordelen als er meer mensen de fiets naar de stad nemen?
 - Zou dat van invloed kunnen zijn op hoe je zelf gaat?
 - Zouden mensen het in je omgeving het ook fijn vinden als er meer naar de stad gefietst wordt?
 - Kunnen bepaalde partijen daarin nog een rol spelen (gemeente, werkgever, detailhandel, politie, lokale beroemdheden, etc)

5. De ideale situatie en het inzetten van acties daarin

- Stel, jullie zijn een adviescommissie speciaal ingesteld door de gemeente Hilversum/Apeldoorn om het fietsen op korte ritjes naar de stad nog meer tussen de oren te krijgen bij de plaatselijke bevolking. Fietsen moet helemaal hot worden.
 - Wat zou jullie advies zijn?
 - Hoe zou je dat aanpakken?
 - Wat zou je daarvoor doen? Wat juist niet?

Gesprekspuntenlijst

- Wie zou je daarvoor inschakelen?
- (lokaal) bekende Nederlanders
- organisaties/instellingen
- Zijn er leuke acties te bedenken?
- En als je denkt aan winkeliers, wat zou hun bijdrage kunnen zijn?

- Check ideeën voor acties/ campagnes. Per concept:
 - » Spontane reacties
 - » Positieve/negatieve aspecten
 - » Dit werkt voor mensen wel omdat...
 - » Dit werkt voor mensen niet omdat...
 - » Dit werkt voor mij wel/niet omdat...
 - » Suggesties/tips voor optimalisatie

- Wat zou jullie advies zijn om het imago (nog) positiever te maken (refereer terug aan eerdere imago-uitkomsten in de discussie)?
- Tenslotte, wat zou *jou* over de streep kunnen trekken om vaker de fiets te nemen als je naar de stad gaat? (eventueel mensen in je omgeving).

6. Afsluiting

- Afsluitende vraag opdrachtgever
- Afronden en bedanken respondenten