Fietsparkeren en Gedragsbeïnvloeding

Fietsparkeren en Gedragsbeïnvloeding

- Stagerapport -

Datum:	14-01-2013
Door:	Lenting, H.K.
	180092 / lent1000
Stage bedrijf:	CROW - Fietsberaad
Stagebegeleiding:	Bekhuis, F.H.W.M. (CROW - Fietsberaad)
	Klaauw, C.J. van der (NHL Hogeschool)
Studie:	Mobiliteit (NHL Hogeschool)
	semester 7, 2013 / 2014

Met dank aan:	Boggelen, O. van	- CROW - Fietsberaad
	Heilmann, L.	- CROW - Fietsberaad
	Hulshof, R.	- CROW - Fietsberaad
	Slinger, W.M.	- CROW - KpVV
	Stemerdink, M.J.	- Gemeente Amersfoort
	Metz, J.F.	- CROW – KpVV

Foto kaft: Jaap Franken, via http://www.ede-west.nl/node/4309

Inhoud

VOORWOORD 6

SAMENVATTING 7

ENGLISH SUMMARY 9

1 INLEIDING 12

2 VERKENNING MOGELIJKE EN TOEPASBARE MAATREGELEN 13

2.1 METHODE 13
2.2 RESULTATEN 13
2.2.1 LITERATUURONDERZOEK 13
2.2.2 PROJECTFORMAT 19
2.2.3 PROGRAMMA'S VAN EISEN 20
2.2.4 GEBRUIK VAN MAATREGELEN IN GEMEENTEN 21
2.2.5 IMPLEMENTATIE VAN MAATREGELEN 23
2.3 CONCLUSIES 23

3 VOORBEELD PROBLEEMANALYSE 24

3.1 METHODE 24
3.2 RESULTATEN 24
3.2.1 ENQUÊTE - ACHTERGRONDGEGEVENS 24
3.2.2 ENQUÊTE - REDENERINGEN 26
3.2.3 OBSERVATIES 28
3.2.4 GROEPSDISCUSSIE 32
3.2.5 ALGEMENE BEVINDINGEN 33
3.2.6 SYNTHESE 35
3.3 CONCLUSIES 39
3.3.1 CONCLUSIES OVER DE FIETSPARKEERDER 39
3.3.2 CONCLUSIES OVER DE METHODE 40

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 41

4.1 LITERATUUR 41
4.2 PRAKTIJK 41
4.3 AANBEVELINGEN 42
4.4 PRAKTISCHE AANBEVELING 42

LITERATUURLIJST 43

BIJLAGE I: TOELICHTING BIJ MAATREGELEN 45

BIJLAGE II: KOSTENBEREKENINGEN 49

BIJLAGE III: VERSLAG GROEPSDISCUSSIE FIETSPARKEREN 51

BIJLAGE IV: OVERZICHT GEBRUIKTE INTERNETENQUÊTE 58

Voorwoord

Het onderwerp fietsparkeren is de laatste tijd enigszins in het slop geraakt bij het Fietsberaad. Dit terwijl het een onderwerp is dat in de samenleving steeds meer gaat spelen. Mijn komst als fulltime stagiair bij het Fietsberaad en de toevoeging van een projectleider voor 2 dagen in de week boden de kans om te beginnen met een inhaalslag.

Voor de aanvang van mijn stage had ik buiten persoonlijke ervaringen en het lezen van enkele artikelen weinig specifieke kennis op het gebied van fietsparkeren. Door volop in het onderwerp te duiken is dit in een half jaar tijd aanzienlijk veranderd. Het uitvoeren van dit onderzoek heeft mij veel (professionele) voldoening gegeven. Ik hoop dat mijn bevindingen mogen bijdragen aan beter ingerichte openbare ruimtes en dat ze aanleiding mogen geven tot meer onderzoek en meer inzichten voor dit mooie vakgebied.

Henk Lenting 21-1-2014

Samenvatting

Steeds meer Nederlandse steden krijgen problemen met fietsparkeren. Hoog tijd om te onderzoeken wat een gemeente allemaal kan doen om op het gedrag fietsparkeerders te sturen. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van een stage voor de opleiding HBO Mobiliteit van de NHL Hogeschool in Leeuwarden. Het onderzoek vormt een onderdeel van- en sluit aan op het langer lopende project van het Fietsberaad: "Sturen op Fietsparkeren in de Openbare Ruimte". De hoofdvraag van dit onderzoek is: "Welke gedragsmaatregelen ten aanzien van Fietsparkeren zijn kansrijk?" Deze hoofdvraag is via twee wegen beantwoordt. Het eerste pad onderzoekt welke maatregelen theoretisch mogelijk zijn en welke van die maatregelen ook daadwerkelijk door een aantal gemeenten als kansrijk voor uitvoering worden gezien, bijvoorbeeld in de vorm van een pilot. Het tweede pad past een deel van de theorie uit het eerste pad toe op de lokale situatie van Amersfoort in de vorm van een uitgebreide probleemanalyse.

Literatuur

In veel gevallen wordt bij problemen met fietsparkeren direct naar gekeken hoe er extra capaciteit kan worden toegevoegd. Dit terwijl maatregelen die meer inspelen op beter gebruik van huidige capaciteit of op het tegengaan van foutparkeren wellicht veel efficiënter zijn. De verschillende typen maatregelen zijn samengevat in onderstaande tabel. Verticaal staan de drie typen die in dit rapport zijn onderscheiden, horizontaal staat weergegeven op welk type probleem deze maatregelen vooral inspelen. Hoe donkerder de kleur, hoe sterker de maatregelen op een probleem inspelen. Hieruit blijkt dat traditionele maatregelen vooral inspelen op capaciteitsproblemen terwijl gedragsmaatregelen vooral op de andere zaken inspelen en de overige maatregelen over de hele breedte opties bieden.

Tabel S.1: Overzicht van maatregelenpakketen

Type maatregelen	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst
Traditionele maatregelen			
Gedragsmaatregelen			
Overige maatregelen			

Uit de literatuur blijkt dat er veel gedragsmaatregelen mogelijk zijn op het gebied van fietsparkeren. Een aantal ideeën zijn:

- Introduceer een element dat mensen herinnert aan de aanwezigheid van een stalling en pas deze consequent toe;
- Activeer normen met een rode loper waar niet op geparkeerd mag worden of met een fietsparkeervak waar dat wel mag;
- Maak het stallen van de fiets leuk met bijvoorbeeld audiovisuele of technische innovaties;
- Speel in op de angst om je fiets (aan handhaving) kwijt te raken, dit werkt niet bij een hoge kans op diefstal;
- Daag mensen uit om een percentage bezetting te halen, met bijvoorbeeld collectieve beloning als het lukt;
- Beloon goed parkerende fietsers met een zadelhoesje, fietsbel of fietslampjes;
- Als er één fiets fout staat volgen er meer, zorg dus dat er niks fout staat (aan het begin van de dag);
- Wek sympathie bij uitingen om meer draagvlak te creëren, bijvoorbeeld met de inzet van fietscoaches;
- Als men gewend is fout te parkeren blijft men dat doen, doorbreek de gewoonte;

- Laat mensen weten waarom ze juist dáár moeten parkeren zodat ze het voor zichzelf kunnen verantwoorden dat ze dit gedrag vertonen;
- Geef mensen zekerheid dat ze ergens hun fiets kunnen stallen zodat ze die andere zekere optie: op hun vaste plek foutparkeren niet meer gebruiken;
- Zorg dat mensen zelf goed willen parkeren in plaats van het uit plichtbesef te laten doen;
- Laat weten waar ze moeten zoeken naar parkeerplekken, anders geven ze goede voornemens op en parkeren toch fout;

Op dit moment zijn veel van deze ideeën echter nog slechts in beperkte mate geland bij de beheerders van de openbare ruimte die met de problemen zitten. In de pilots is dan ook te zien dat er slechts ten dele iets aan gedragsbeïnvloeding wordt gedaan, deze aanpak is voorlopig vooral in beeld bij bewaakte fietsenstallingen en enigszins in de toepassing van fietsparkeervakken. Hierdoor blijven helaas voorlopig nog kansen liggen.

Praktijkonderzoek

In Amersfoort is er weinig verband tussen de geldelijke waarde van de fiets en hoe men deze fiets parkeert, en ook tussen hoe waardevol de fiets voor iemand is en hoe deze persoon de fiets parkeert is weinig verband te zien. Verder blijkt dat mensen zich maar een zeer korte tijd kunnen focussen op het zoeken van een goede parkeerplek, zoals ook al werd gesuggereerd in het bovenstaande lijstjes mogelijke maatregelen. Veel langparkeerders blijken inderdaad in de bewaakte stalling of in de bestaande fietsenrekken te parkeren, bij de langparkeerders die dat niet doen was de hoeveelheid zelfcontrole voor het zoeken van een geschikte plek blijkbaar te klein. Uit verschillende onderdelen van dit onderzoek blijkt dat men de fiets graag “goed” parkeert, daarom worden fietsen in de huidige situatie vaak in de buurt van andere fietsen geparkeerd. Als de gemeente in de vorm van een fietsparkeervak aangeeft waar ze willen dat fietsen geparkeerd worden wil men hier naar verwachting graag gebruik van maken.

Aanbevelingen

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende aanbevelingen gedaan worden:

- Voer een zo breed mogelijke probleemanalyse uit;
- Een groepsdiscussie met de doelgroep is een goede aanvulling op meer empirische onderzoeksdata;
- Evalueer maatregelen om kennis op te bouwen waar iedereen zijn of haar voordeel mee kan doen;
- Kijk in de breedte naar mogelijke maatregelen om niks te laten liggen;
- Maak elke situatie waarin mensen hun fiets moeten parkeren duidelijk, volledig en eenduidig inclusief verwijzing in de aanrijroutes;
- Stuur in beperkte mate op parkeergedrag (Vooral door de locatie van fietsparkeervakken en de verwijzing naar stallingen en rekken);
- Leg nieuw gedrag vast in gewoonte door mensen een reden te geven om het gewenste gedrag een aantal keer te vertonen;
- Onderzoek het effect van verschillende manieren om een weggevertje te gebruiken bij het vragen om een gunst;
- Onderzoek de effectiviteit van verwijzingen in de aanrijroute naar verschillende stallingsfaciliteiten.

Praktische aanbevelingen

De theorie uit dit rapport kan praktisch toegepast worden door achtereenvolgens de volgende vragen te stellen:

1. Wat is precies het probleem?
2. Wat is het doel?
3. Welke kennis is er nodig? & Hoe kan het doel worden bereikt?
4. Wat is het daadwerkelijke resultaat?

Door deze vragen te stellen en hier op verder te werken zal hopelijk voor veel fietsparkeer-problemen een goede oplossing gevonden worden.

English Summary

Bicycle parking is a growing problem for Dutch cities. This means that it was about time to look into the possibilities for local government to influence the behavior of people parking their bikes. This research has been carried out during an internship that is part of the course Mobility / Traffic Engineering that is taught at the University of applied sciences: NHL Hogeschool in Leeuwarden. The research is a part of the larger study by CROW-Fietsberaad: "Sturen op Fietsparkeren in de Openbare Ruimte", or: Steering bicycle parking in public area's. The main research question described in this report is: "What behavioral measures are promising for solving bicycle parking problems?" This question has been answered by looking into two things. The first part looks into what measures are possible from a theoretical point of view and which of those are seen as promising by municipalities for carrying out pilot projects. The second part is an application of some of the theory in the city of Amersfoort, by executing an extensive problem analysis of the situation there.

Literature

Usually, any problem concerning bicycle parking is approached by trying to add more facilities. Meanwhile, it might well be more efficient to solve the problem by using existing facilities more efficiently or by preventing improper parking, depending on what is actually the problem. The different types of measures are summarized in the table below. On the vertical axis are the three types of measures defined in this report. The horizontal axis displays the issues that a measure can be aimed at. The area's in the cross-section are color-coded: darker grey means more measures aiming at that group of problems. This tells us that the traditional measures mainly focus on capacity problems, while behavioral measures aim at both other types of problems and other assorted measures work the whole with of the scale.

Table S.2: Summarized influence fields of measure types

Type maatregelen	Usage	Capacity	Misplaced
Traditional measures			
Behavioral measures			
Other assorted measures			

Behavioral and psychological literature suggests a lot of possible behavioral measures for the field of bicycle parking. A few possibilities:

- Introduce an element near bicycle parking facilities that reminds people of the presence of those facilities and use this element consistently;
- Activate social norms by rolling out a red carpet where bicycles aren't supposed to be parked or by assigning a space for parking in the form of a bike parking spot drawn on the pavement where they are supposed to be;
- Introduce audiovisual or technological innovations into bicycle parking in order to make it fun to do;
- Use people's fear of losing their bikes to law enforcement to scare them into parking right, this only works when there isn't a high risk of bicycle theft;
- Challenge people to get a certain percentage of occupation of parking facilities, giving collective rewards when this is a success;
- Reward good behavior with e.g. a saddle cover, a bike bell or bike lights;
- As soon as one bike is parked improperly, more will follow, so try to start the day with a clean sheet: all improperly parked bikes removed;

- Use sympathy to get support from the people on the street, e.g. by having “bicycle coaches” show people where they should park;
- Once people are in the habit of parking improperly, they will keep doing so, so break the bad habit;
- Explain why people should park their bikes the way you want them to, so they can justify to themselves why they behave the way they do;
- Provide people with closure about where they will be able to park their bike to prevent them from using a “wrong” way of parking as a default;
- If people want to park their bike correctly themselves, they will keep doing so for a longer period of time as apposed to people doing it because they feel they should;
- Show someone looking for a parking spot where to find it, so they don’t give up looking and just ditch their bicycle somewhere it doesn’t belong.

At this moment in time, a lot of these ideas haven’t yet made it into the heads of the people responsible for bicycle parking in their municipality. The pilots that will be executed for this study show that right now, behavioral knowledge only plays an insignificant role. For now, this knowledge is mainly used for guarded bike parking facilities and a little in the application of bike parking spots. Unfortunately, this means that some opportunities for solving problems aren’t used at this moment.

Practical research

Research in the city of Amersfoort shows that there isn’t much of a connection between how much value a bicycle has and how people park it, there isn’t a strong connection either between how much a bike is worth subjectively and how it is parked. It also seems that most people won’t spend that much time looking for a proper parking spot when one isn’t readily available, as suggested in the list of possible measures above. People who park their bike for a longer period of time are more likely to use assigned bike parking facilities, but still, not everyone in this group has an attention span long enough to find a decent spot. Different parts of this research have shown that people like to park their bikes in an assigned spot. When no assigned space is available, they park near other bikes, feeling that those other people knew what they were doing. Just assigning some space as a bicycle parking spot will help people in feeling they are doing the right thing and by planning where to put this space, a government is able to steer (somewhat) in the location people use for parking their bikes.

Recommendations

The following recommendations can be made based on this research:

- Analyze the situation as extensively as possible;
- Organizing a group discussion with the target audience of your measures is a good addition to more empirical data;
- Evaluate measures as good as possible for your own good as well as for others to profit by;
- Look into the full range of possible measures;
- Make sure that the situation is clear, complete and coherent including guidance in the ride up to parking facilities;
- Influence parking behavior to a limited extent, mainly in the location of bike parking spots and the signage towards facilities;
- Convert new behavior into habit by giving people a reason to repeat the behavior;
- If possible, look into the effect of different ways to use a freebie while asking people for a favor (in this case: filling out an online form);
- Look into the efficiency of signage leading people to different types of facilities while cycling.

Practical recommendations

The practical implementation of the theory in this report can be done by answering the following questions:

1. What exactly is the problem?
2. What target do you want to reach?
3. What knowledge do you require and how will you be able to reach your target?
4. What is the end result?

Asking / answering these questions and working from there will hopefully help solving a lot of bicycle parking problems.

1 Inleiding

Fietsparkeren is in Nederland een steeds belangrijker onderwerp aan het worden. Toenemende aantallen fietsers die allemaal in de openbare ruimte zo dicht mogelijk bij hun bestemming gratis willen parkeren leveren zeker in de grotere centra overlast op. In dit rapport wordt gekeken wat een gemeente zoal zou kunnen doen om deze problemen aan te pakken. Het lijkt erop dat het fietsparkeren nu in dezelfde positie is als het autoparkeren was in de jaren ’70 van de vorige eeuw. We kunnen veel leren van deze geschiedenis, samengevoegd met moderne inzichten kan aan veel problemen het hoofd geboden worden op een verantwoorde manier.

Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van een stage voor de opleiding HBO Mobiliteit van de NHL Hogeschool in Leeuwarden, met de specialisatie Traffic Psychology. Het onderzoek vormt een onderdeel van- en sluit aan op het langer lopende project van het Fietsberaad: “Sturen op Fietsparkeren in de Openbare Ruimte”. Het doel van dit project is het inventariseren en verkennen van de mogelijkheden voor gemeenten om het fietsparkeren in de openbare ruimte te kunnen sturen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar “traditionele” maatregelen, maar ook naar maatregelen die meer ingaan op het sturen van gedrag, en naar andere innoverende opties. Vanuit de specialisatie Traffic Psychology is in dit onderzoek geprobeerd vooral de gedragswetenschappelijke kant van fietsparkeren aan te kaarten binnen het project. Dit is gedaan aan de hand van de hoofdvraag van dit onderzoek: “Welke gedragsmaatregelen ten aanzien van Fietsparkeren zijn kansrijk?” Om goed invulling te kunnen geven aan de stage en het onderzoek is deze hoofdvraag gespecialiseerd naar een tweetal deelvragen:

- Welke gedragsmaatregelen kunnen in fietsparkeerpilots in Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leiden of Utrecht worden toegepast?
- Welke aanhakingspunten zijn er in Amersfoort voor de toepassing van maatregelen na een uitvoerige probleemanalyse?

In dit rapport worden deze vragen behandeld en worden op basis hiervan conclusies getrokken.

Dit rapport is als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 2 behandeld achtereenvolgens de methode, resultaten en conclusies van de uitwerking van de eerste deelvraag. In hoofdstuk 3 wordt hetzelfde gedaan voor deelvraag twee. Tot slot worden in hoofdstuk 4 alle conclusies opgesomd en aanbevelingen gedaan.

2 Verkenning mogelijke en toepasbare maatregelen

Zoals gezegd is dit onderzoek een onderdeel van het langer lopende project "Sturen op Fietsparkeren in de Openbare Ruimte". Dit onderzoek draagt hier in bij door middel van inhoudelijk onderzoek, het schrijven van brokstukken voor een Fietsberaad publicatie, procesmanagement en het helpen met implementeren van maatregelen. Dit alles wordt uitgevoerd om uiteindelijk deze deelvraag te kunnen beantwoorden:

- Welke gedragsmaatregelen kunnen in fietsparkeerpilots in Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leiden of Utrecht worden toegepast?

2.1 Methode

In de vorige alinea werd al enige invulling gegeven aan de methode voor beantwoording van deze deelvraag. De volgende onderdelen zorgen uiteindelijk voor een overzicht van mogelijk toepasbare gedragsmaatregelen ten aanzien van fietsparkeren:

- Een literatuuronderzoek naar mogelijke maatregelen, psychologische aangrijpingspunten en toepassingen van die aangrijpingspunten;
- Het opstellen van een format om de uit te voeren maatregelen inzichtelijk te maken;
- Het stellen van eisen aan de evaluatie van pilots en de berekening van kosteneffectiviteit;
- Het voeren van gesprekken met gemeenten die mogelijk maatregelen uit zullen voeren;
- Het helpen met implementeren van maatregelen zodat de gedragskant van die maatregelen goed onderbouwd toegepast kan worden.

Een synthese van deze onderdelen leidt uiteindelijk tot de beantwoording van deze deelvraag.

2.2 Resultaten

In deze paragraaf worden de resultaten van verschillende onderdelen van het onderzoek zoals besproken in de vorige paragraaf toegelicht. Hierbij wordt ook de zelfde volgorde aangehouden als besproken bij de methode.

2.2.1 Literatuuronderzoek

Veel gemeenten worstelen met fietsparkeren. In veel gevallen is er te weinig plek in de openbare ruimte om alle fietsen een plek te geven. Inpandige voorzieningen zijn relatief duur (zowel investeringen als exploitatie). Bovendien is de betalingsbereidheid bij fietsers klein en kan er moeilijk onderscheid gemaakt worden tussen doelgroepen (zoals langparkeren, kortparkeren, treinreizigers). Gelet op de groei van het fietsverkeer zal de druk op de openbare ruimte door fietsparkeren toenemen. In deze studie zijn de mogelijkheden voor gemeenten om het fietsparkeren in de openbare ruimte te kunnen sturen verkend. Voor een aantal kansrijke maatregelen is vervolgens met deelnemende gemeenten een pilot worden gestart. De groep deelnemende gemeenten was: Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leiden en Utrecht.

Voordat echt naar oplossingen kan worden gekeken moet worden vastgesteld waar het probleem precies ligt (Tertoolen en collega's, 2013). Globaal zijn op het gebied van fietsparkeren drie soorten problemen te onderscheiden:

- Bestaande parkeervoorzieningen worden niet optimaal gebruikt;
- Er zijn te weinig parkeervoorzieningen beschikbaar;
- Fietsen worden geparkeerd op plekken waar dat niet zou moeten.

Deze drie soorten problemen vragen om drie verschillende aanpakken, de mogelijkheden hiervoor worden samengevat in de tabellen 2.2.1.1 t/m 2.2.1.4.

Traditionele maatregelen
In het fietsparkeerbeleid van verschillende gemeenten is gemiddeld genomen een beperkt aantal maatregelen te ontdekken. Dit zijn vaak maatregelen die voortkomen uit bijvoorbeeld de "Leidraad fietsparkeren" en de "Ontwerpwijzer fietsverkeer" van CROW (2013 & 2006). In de tabel hieronder is het traditionele maatregelenpakket samengevat. Hier is bij vermeld op welk probleem de maatregel inspeelt in meer (donkergrijs) of mindere mate (lichtgrijs) en er is een indicatie gegeven van de (kosten)effectiviteit van de maatregel op een vijfpunts schaal die loopt van 1 punt: weinig tot 5 punten: zeer veel. De huidige invulling van deze laatste kolom is puur indicatief; een gevoelsmatige score van hoe de maatregelen zich ten opzichte van elkaar verhouden. Een uiteindelijk doel van het project is het verbeteren van deze informatie. Idealiter wordt de effectiviteit berekend door de mate van doelrealisatie te delen door de inzet van middelen die daarvoor nodig is.

Tabel 2.2.1.1: Traditioneel maatregelenpakket fietsparkeren

Maatregel	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst	(Kosten) effectiviteit
Bewaakte stallingen openen				●●●○○
Beheerde stallingen openen				●●●●○
Bewaakte / beheerde stallingen gratis maken				●●●●○
Een mobiele fietsenstalling aanschaffen / inzetten (meestal bij evenementen of op drukke dagen)				●●●○○
Buurtstallingen of fietstrommels realiseren				●●●●○
Fietsklemmen toevoegen				●●●○○
Fietsbeugels toevoegen				●●●●○
Weesfietsen verwijderen				●●●●●
Verkeerd geplaatste fietsen verwijderen				●●●○○
Fietsparkeervakken plaatsen				●●●●○

In deze tabel wordt goed duidelijk dat de traditionele aanpak beh oorlijk eenzijdig is. Uiteraard is capaciteit bij fietsparkeren erg belangrijk en met het toevoegen van capaciteit worden de andere problemen ook ten dele opgelost of teniet gedaan. De kans is echter groot dat men op deze manier kansen laat liggen.

Gedragsmaatregelen
Om succesvol gedragsmaatregelen in te kunnen zetten moet eerst een goed beeld gevormd worden van het probleem. Wat weerhoudt mensen er nu daadwerkelijk van om hun fiets netjes te parkeren. Hierbij moet gekeken worden wat precies het probleemge drag is en wat het doelgedrag is. Op basis daarvan kan worden gekeken welke motieven er zijn om het doelgedrag te vertonen en welke weerstanden er zijn om dat niet te doen. Als deze analyse klaar is kunnen hieruit aanhakingspunten worden afgeleid waar (dan pas) maatregelen bij kunnen worden bedacht (Slinger en Metz, 2012 & 2013) Om enige feeling te krijgen met gedragsmaatregelen staan in onderstaand schema ideeën en mogelijkheden opgesomd. Deze gedragsmaatregelen zijn gerangschikt op de psychologische aangrijpings- punten die er aan ten grondslag liggen. Net als in het vorige schema is daarnaast opgenomen op welk probleem de maatregel inspeelt en wat de verwachtte effectiviteit van de maatregel is. De achtergronden van de maatregelen en de beschrijvingen zij n opgenomen in bijlage I.

Tabel 2.2.1.2: Gedragsmaatregelen pakket fietsparkeren

Aangrijpingspunt	Mogelijke maatregel	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst	(Kosten) effectiviteit
Reminders[1]	Introduceer een element dat mensen herinnert aan de aanwezigheid van een stalling en pas deze consequent toe				●●●○○
Normen activeren[1]	Rode loper (Groningen)				●●●●●
	Lijnen om stallingsruimte (bijvoorbeeld Utrecht)				●●●●○
Prompting (the fun theory)[1,2]	Bewaakte stallingen ingaan leuk maken (audiovisueel / techniek / ...)				●●●○○
	Stallen op straat leuk maken, bijvoorbeeld een detectiesysteem dat audio of visuele signalen geeft als de fiets goed gestald wordt				●●○○○
Angst aanjagen[1]	Inspelen op de angst om je fiets (aan handhaving) kwijt te raken - werkt niet bij een hoge kans op diefstal				●●●○○
Uitdaging[1]	Daag mensen uit om een percentage bezetting te halen, met bijvoorbeeld collectieve beloning als het lukt				●●●●●
Wederkerigheid[3]	Beloon goed geparkeerde fietsen met een zadelhoesje, fietsbel of fietslampjes				●●●○○
Sociale bewijskracht[3]	Als er één fiets fout staat volgen er meer, zorg dus dat er niks fout staat (aan het begin van de dag)				●●●●●
Sympathie[3]	Wek sympathie bij uitingen om meer draagvlak te creëren				●●○○○
Commitment & consistentie[3]	Als men gewend is fout te parkeren blijft men dat doen, doorbreek de gewoonte				●●●●●
Redenatie[4]	Laat mensen weten waarom ze juist dáár moeten parkeren zodat ze het voor zichzelf kunnen verantwoorden dat ze dit gedrag vertonen				●●●●●
Zekerheid[4]	Geef mensen zekerheid dat ze ergens hun fiets kunnen stallen zodat ze die andere zekere optie: op hun vaste plek foutparkeren niet meer gebruiken				●●●●●

[1] Bron: Tertoolen en Lankhuijzen (2013)
[2] Zie *www.thefuntheory.com*
[3] Bron: Cialdini (2009)
[4] Bron: Tiemeijer, Thomas en Prast (red.)(2009)

Aangrijpingspunt	Mogelijke maatregel	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst	(Kosten) effectiviteit
Positief / Negatief [4]	Zorg dat mensen zelf goed willen parkeren in plaats van het uit plichtbesef te laten doen				●●●●○
Zelfcontrole[4]	Laat weten waar ze moeten zoeken naar parkeerplekken, anders geven ze goede voornemens op en parkeren toch fout				●●●●●

Overige innoverende maatregelen
Niet alle maatregelen die niet onder de traditionele groep behoren zijn gedragsmaatregelen. Er zijn naast gedragsmaatregelen nog andere maatregelen die het verdienen om toegepast te worden aangezien ze veelbelovend zijn. Het grootste gedeelte van de onderstaande maatregelen is gebaseerd op het inspiratiedocument dat stedenbouwkundig bureau Dolte schreef voor gemeente Utrecht (Graaf et. al., 2010).

Tabel 2.2.1.3: Overige maatregelen fietsparkeren

Maatregel	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst	(Kosten) effectiviteit
Plaats mechanische stallingen (vooral voor grote steden)				●●●●○
Kwalitatief hoogwaardige stallingen zorgen dat de gebruikers zich ook netter gedragen				●●●●○
Ook water is openbare ruimte, ruimte die gebruikt kan worden, bijvoorbeeld met drijvende fietsenstallingen				●●○○○
Maak stallingen zichtbaar, onbekend maakt onbemind				●●●●●
Ken de behoeften van je doelgroep				●●●●○
Zoek partners				●●●●○
Verlaag de drempel van (het gebruik van) fietsenstallingen, letterlijk en figuurlijk				●●●●○
Maak foutparkeren praktisch onmogelijk. Bijvoorbeeld geen objecten, glooiend terrein of hobbelige bestrating				●●○○○
Vervang rekken door een blauwe zone voor kort parkeren van fietsen				●●●●○

[4] Bron: Tiemeijer, Thomas en Prast (red.)(2009)

De lijsten uit de tabellen 2.2.1.1 t/m 2.2.1.3 zijn samengevat in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat traditionele maatregelen vooral inspelen op capaciteitsproblemen terwijl gedragsmaatregelen vooral op de andere zaken inspelen en de overige maatregelen over de hele breedte opties bieden.

Tabel 2.2.1.4: Overzicht van maatregelenpakketen

Type maatregelen	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst	(Kosten) effectiviteit
Traditionele maatregelen				●●●○○
Gedragsmaatregelen				●●●○○
Overige maatregelen				●●●○○

Evaluatie
Veel maatregelen worden uitgevoerd zonder evaluatie, maar zonder evaluatie wordt ook niet duidelijk of, en in welke mate, de maatregel effectief is. Als een maatregel wordt geëvalueerd, kan met die informatie ook naar buiten toe worden getoond dat de gemeente goed bezig is, wat vooral voor de politiek erg belangrijk is. Voor een gedegen evaluatie is het belangrijk dat er goede nulmetingen (ex ante evaluatie), tussenmetingen en eindmetingen (ex post evaluatie) worden uitgevoerd.

Integraliteit
Voor een degelijke uitvoering moet verder stil worden gestaan bij meer dan alleen het type maatregel. Ten bate van integraliteit moet ook worden gedacht aan de volgende onderwerpen:
- Beheer van de maatregel; is datgene wat in de openbare ruimte wordt geplaatst ook duurzaam, of vraagt het veel onderhoud?;
- Beheer van de openbare ruimte om de maatregel heen; staat de maatregel regulier onderhoud in de weg? Maar ook: in een goed onderhouden, nette omgeving gedragen mensen zich automatisch netter (Tiemeijer, Thomas en Prast (red.), 2009);
- Handhaving; kan er gehandhaafd worden op de locatie, is er menskracht voor en hoe moet dit aangepakt worden?;
- Juridische zaken: mag er ook gehandhaafd worden? Onlangs moest gemeente Zaanstad boetes terugbetalen en het APV wijzigen omdat ze toch niet mochten handhaven met alleen een verkeersbesluit als basis voor de blauwe zones (Gemeente Zaanstad, 2013);
- ICT: zijn er mogelijkheden om het parkeergedrag met behulp van ICT te veranderen?

Doelgroepen
Bij het realiseren van fietsenstallingen zal het in veel gevallen lonen om naar de doelgroep van de stalling te kijken, om te zien wat hun behoefte is. Doelgroepen kunnen volgens Ligtermoet & Partners (2012) globaal op drie manieren worden ingedeeld. Aan de hand van:
- houding / opinie;
- objectieve kenmerken;
- reismotieven, deze indeling vat slechts een deel van een mens, aangezien ieder mens verschillende reismotieven kan hebben waarvoor volgens deze indeling ander gedrag wordt vertoond

Voor het fietsparkeren zijn de tweede en de laatste indeling goed bruikbaar, het is immers niet te verwachten dat bijvoorbeeld politieke voorkeur of milieubewustheid invloed hebben op de manier waarop iemand zijn of haar fiets parkeert. Hieronder worden deze doelgroep benadering verder uitgewerkt.

Bij een bestemming is het ten eerste nuttig om te weten wie van de fietsparkeergelegenheid gebruik gaat maken omdat verschillende doelgroepen ook verschillende fietsen hebben en daardoor verschillende eisen en wensen ten opzichte van de fietsenstalling. In onderstaande afbeelding uit het rapport van Graaf et. al. (2010) is mooi geïllustreerd welke verscheidenheid van fietsen er verwacht mag worden bij verschillende doelgroepen. Als op een locatie vooral mensen uit de doelgroep "trendy huishoudens" wordt verwacht moet dus bijvoorbeeld rekening worden gehouden met voldoende ruimte in de stallingen voor bakfietsen en moederfietsen.

Afbeelding 2.2.1.1: Iedere doelgroep een eigen fiets (Graaf et. al., 2010)

De andere nuttige doelgroepenindeling is de indeling naar reismotieven. Voor de stallingsduur en de stallingsperiode, maar ook voor kwaliteitseisen maakt het behoorlijk verschil wat het reismotief is van mensen die de fiets stallen. Een indeling op basis van dit onderscheid kan zijn:

- Werknemers – willen liefst langdurig, dichtbij, veilig en overdekt parkeren;
- Bewoners – willen het zelfde als werknemers, maar op andere tijden;
- Runshoppers – willen dichtbij kunnen parkeren, hoge turnover;
- Funshoppers – willen hun fiets veilig achterlaten, lange parkeerduur;
- Stappers – willen hun fiets veilig achterlaten en terug kunnen vinden bij het uitgaan.

In de praktijk blijkt dat deze doelgroepen zichzelf niet zozeer van elkaar onderscheiden. Om toch de funshoppers in de stalling te krijgen kan de prijs van de stalling als korting op een ijsje of iets dergelijks terug worden gegeven. Werknemers, bewoners en runshoppers zullen hier over het algemeen minder behoefte aan hebben en zichzelf daardoor automatisch onderscheiden van de funshoppers.

Een mooie toepassing van deze theorie is te vinden in een beleidsdocument van de gemeente Nijmegen uit 2007 (Stam, E., 2007). Hierin zijn een aantal doelgroepen onderscheiden en is per doelgroep duidelijk geanalyseerd waar de problemen liggen en welke oplossingen mogelijk zijn.

Voor bewoners en werknemers geldt: als ze zich hebben ingesteld op het parkeren buiten in de openbare ruimte zijn ze daar niet gemakkelijk uit te krijgen. Hebben ze eenmaal een goedkope fiets aangeschaft omdat hij toch buiten moet staan, dan zijn ze niet gemakkelijk over te halen om in een stalling te parkeren. Het is dan zaak om vooral op de momenten in te grijpen dat er iets in hun situatie verandert: een verhuizing, een andere baan of een nieuwe fiets.

Betrekken van partners
Een mooie openbare ruimte en goede fietsparkeervoorzieningen zijn van groot belang voor ondernemers, vanuit dit oogpunt zouden gemeenten ook iets mogen verwachten van die ondernemers als er maatregelen in de openbare ruimte getroffen moeten worden. Uit ervaringen in Groningen blijkt dat ondernemers veelal graag meedenken over de situatie, maar vaak weinig kunnen of willen doen om ook oplossingen te realiseren (Gemeente Groningen, 2014). Ook wanneer ondernemers wel zelf iets aan de situatie willen doen moet goede regie gevoerd worden, de gemeente Groningen moest naar de rechter toen een ondernemer tegen hun wens in zelf een rode loper voor zijn winkel plaatste.

2.2.2 *Projectformat*

Om een overzicht te krijgen van de pilots die onder het project vallen en om ook helder te krijgen wat de planning van die pilots is, hebben we een invulschema opgesteld waarmee zowel het Fietsberaad als de gemeente eenvoudig overzicht kan krijgen van iedere uit te voeren pilot. Deze aanpak helpt ook met het implementeren van systematisch onderzoek omdat het van te voren dwingt om na te denken over alle fasen van het onderzoek, inclusief evaluatie.

Tabel 2.2.2.1: Invulschema voor projectformats

Analysefase	Beleidsdoel	
	Doel van de Pilot	
	Het probleem (hoe groot, voor wie en waarom?)	
	De doelgroep (welke doelgroepen zijn er, waar zit potentie?)	
	Motivaties om goed gedrag te vertonen (aanhakingspunten)	Bijv. Omdat men bang is voor een boete / omdat iedereen dat doet / …
	Weerstanden om goed gedrag te vertonen (aanhakingspunten)	Bijv. Omdat mijn fiets niet past / Omdat ik daar geen zin in heb / …
Strategiefase	Mogelijke interventies (bijvoorbeeld uit het gespreksdocument)	
	Hoe wordt dit bij jullie geïmplementeerd?	
Realisatiefase	Wanneer wordt het plan vastgesteld?	
	Wanneer wordt het uitgevoerd?	

	Wanneer is het afgelopen?	
Evaluatie	Hoe ga je evalueren?	
	Wanneer ga je evalueren?	
	Wat gebruik je als maatstaf?	
Kosten-effectiviteit	Hoe ga je de kosten (in brede zin) bijhouden?	
	Hoe ga je de kosteneffectiviteit berekenen / uitdrukken?	

2.2.3 Programma's van Eisen

Twee belangrijke pijlers van dit onderzoek zijn de degelijke evaluatie van maatregelen en de eenduidige berekening van kosteneffectiviteit. Voor elk van de pijlers is een systematiek ontwikkeld of samengesteld die zorgt dat dit aspect van het onderzoek goed kan verlopen.

Evaluatie

Voor de evaluatie en rapportage van maatregelen moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

Doelstelling

- Formuleer voor het project SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden) een doelstelling
- Het doel van de pilot ligt in lijn met het doel van het project

Betrouwbaarheid

- Als de evaluatie door een ander persoon of op een ander moment was gedaan was het resultaat (globaal) gelijk geweest
- Voer onderzoeken zo veel mogelijk wetenschappelijk verantwoord uit.

Efficiëntie

- De evaluatie meet of de doelstelling is gehaald

Volledigheid

- Zorg voor vergelijkingsmateriaal (voormeting of controlesetting)
- Bij tijdelijke maatregelen (acties):
    - Meet tijdens de maatregel
    - Meet na de maatregel
    - Meet indien mogelijk na een langere tijd nog eens
- Bij permanente maatregelen:
    - Meet vlak na uitvoer
    - Meet na een paar week/maand
    - Meet indien mogelijk na een langere tijd nog eens

Rapportage
- Wat was het effect van de maatregel?
- Wat waren de kosten van de maatregel (in brede zin)?
- Wat is de kosteneffectiviteit van de maatregel?
- Wat werkte goed?
- Waardoor werkte de maatregel niet optimaal?
- Wat waren leermomenten in het proces?
- Wat zou je nu anders doen?

Kosteneffectiviteit
De kosteneffectiviteit van een maatregel wordt in principe berekend door de kosten van de maatregel te delen door de baten. Om tot eenduidige cijfers te komen moeten afspraken gemaakt worden over welke kosten precies worden meegenomen, en hoe de baten worden uitgedrukt.

In de wereld van het fietsparkeren is nog maar weinig bekend over de kosteneffectiviteit, daarom is het belangrijk om op dit moment goed de parameters af te spreken.

Uitgangspunten kostenberekening:
- neem bij een eenmalig project (vaste looptijd) alle kosten mee;
- neem bij een langlopend project alle kosten mee tot op het moment van meten, dus zowel bouw als exploitatiekosten tot op dat moment.

Overzichten van mogelijke kosten zijn te vinden in bijlage II.

Uitgangspunten effectbepaling:
In de meest wenselijke situatie worden alle onderstaande effecten ten opzichte van de kosten weergegeven. Wanneer dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld doordat er geen voorsituatie beschikbaar was, zodat er geen nulmeting gedaan kon worden) worden zo veel mogelijk effecten bepaald.
- Aantal extra goed geparkeerde fietsen / aantal verdwenen slecht geparkeerde fietsen;
- Aantal opgeruimde vierkante meters openbare ruimte;
- Groei of krimp aandeel van fietsers in het voortransport naar het centrum (percentage van het totaal aantal bezoekers naar het centrum);
- Vermindering van het aantal klachten (geen goede maatstaf);
- Andere beoogde, meetbare effecten.

Analyseer altijd goed of de gemeten effecten worden veroorzaakt door de maatregel of door andere factoren

2.2.4 *Gebruik van maatregelen in gemeenten*

Deze paragraaf beschrijft de bevindingen uit de gesprekken met verschillende gemeenten, hetzij in de begeleidingscommissievergadering, hetzij in bilaterale gesprekken.

Wat in gesprekken met gemeenten opvalt is dat vrijwel iedereen bezig is met het feit dat er gedrag moet worden beïnvloed. In Groningen vergelijkt men bijvoorbeeld het fietsparkeren met opvoeden: door constant en consequent te handelen kun je fietsparkeerders langzamerhand leren wat gewenst is en wat niet. Vaak wordt deze gedragsbeïnvloeding door gemeenten echter niet vanuit theorie gedaan maar vanuit ervaring of eigen ideeën, wat naar verwachting betekent dat maatregelen vaker dan nodig slecht uitpakken.

De gemeenten die meedoen aan dit CROW-Fietsberaad project voeren vooral projecten uit die al langer bij ze speelden. Dit betekent dat de uitkomsten van de literatuurstudie voor veel van de pilots niet erg relevant waren. Vooral in de daadwerkelijke implementatie van maatregelen moet gekeken worden of de maatregel gedragswetenschappelijk verantwoord / te verantwoorden is.

Hierna volgt per gemeente een korte beschrijving van de maatregelen die men wil gaan testen:
Amersfoort
Geparkeerde fietsen in het centrum van Amersfoort staan vaak zeer slordig, wat de capaciteit en de netheid beperkt. Amersfoort wil dit proberen op te lossen met fietsparkeervakken.
Voor er hier echter serieus over maatregelen kon worden gedacht moest eerst een probleemanalyse uitgevoerd worden, die in het volgende hoofdstuk uitgebreid aan de orde komt.

Amsterdam
In Amsterdam west lopen twee projecten waar mogelijk op aangehaakt kan worden:
1. Men wil proberen om een aantal autoparkeerplaatsen overdag toe te wijzen als fietsparkeervak, zodat overdag fietsers meer stallingsruimte hebben terwijl 's avonds voor de auto's nog evenveel capaciteit beschikbaar is als voorheen.
2. In dit stadsdeel worden behoorlijk veel fietsen langdurig (langer dan 4 weken) in de openbare ruimte geparkeerd. Er zijn maatregelen genomen inclusief een handhavingsplan,

Den Haag
De gemeente Den Haag wil nietjes vervangen door fietsparkeervakken, hierbij wil men kijken hoe dit werkt, waar men tegen aanloopt en hoe dit moet worden gehandhaafd. Ten aanzien van handhaven zijn ze al bezig met een pilot waarbij ze 3x per week de Grote Markt helemaal leeg halen. Verder gaan ze bezig met een pilot om het gebruik van de stalling in het Hofkwartier te verbeteren.

Groningen
Gemeente Groningen heeft de afgelopen tijd een aantal pilots op het gebied van fietsparkeren uitgevoerd, waarvan een deel ook gebruikt kan worden in dit project. Bovendien is de gemeente van plan een pilot uit te voeren met tijdelijke fietsparkeervakken tijdens de avonduren, die bij voorkeur worden geprojecteerd op de bestrating.

Haarlem
In Haarlem speelt vooral fietsparkeren voor bewoners. Om problemen op te lossen en tot slimmer gebruik te komen wil men gedeeld gebruik van bewaakte fietsenstallingen die dienen als buurtstalling en als openbare stalling onderzoeken. Dit project moet nog opgestart worden.

Leiden
De ontwikkeling van een nieuwe stalling onder de V&D in Leiden is in volle gang, men maakt daarbij ook nog kortparkeervoorzieningen (parkeervakken) op maaiveld. Leiden gaat in geen specifieke pilot in het kader van dit project uitvoeren.

Utrecht
De gemeente Utrecht is doorlopend bezig met pilots om het gebruik van de stallingen te bevorderen. Men is nu bezig met een nieuw concept voor fietsenstallingen waarin de stalling als verblijfsruimte aantrekkingskracht moet krijgen, laagdrempelig moet zijn en veel service moet bieden.

Deze maatregelen gaan lang niet allemaal specifiek in op fietsparkeergedrag, maar passen wel binnen de bredere scope van het project "Sturen op Fietsparkeren in de Openbare Ruimte". In de projecten van de gemeenten Den Haag , Groningen en Utrecht zit wel duidelijk een gedragswetenschappelijke component. In de overige projecten kan gedrag ook rol spelen, dit doet het bijvoorbeeld ook in de probleemanalyse die in Amersfoort is uitgevoerd. Opvallend is dat gedragswetenschappelijke kennis vooral toegepast wordt op bewaakte fietsenstallingen. Dit is wel een verklaarbaar fenomeen, aangezien die fietsenstallingen vaak veel geld kosten en daarom goed gebruikt moeten worden, bovendien is dat een plek waar fietsparkeren eenvoudiger te regelen is dan in de veel vrijere openbare ruimte. De andere toepassing van psychologie in fietsparkeren is het fietsparkeervak, waarover we steeds meer leren ten aanzien van de mogelijkheden en de beperkingen van deze maatregel.

2.2.5 Implementatie van maatregelen

Door de beperkte duur van dit onderzoek is helaas weinig terecht gekomen van de implementatie van maatregelen vanuit gedragswetenschappelijk oogpunt door de schrijver van dit stuk. De enige implementatie van maatregelen binnen deze stage waarin gedragswetenschappelijke kennis een rol heeft gespeeld vond plaats in Amersfoort. Hier is een uitgebreide probleemanalyse uitgevoerd die verderop in dit rapport aan de orde komt. In het proces van deze probleemanalyse zijn handvatten voor maatregelen naar voren gekomen die samen met een aantal psychologische inzichten tot mogelijke maatregelen en aanbevelingen hebben geleid.

2.3 Conclusies

In dit hoofdstuk is gebleken dat er heel wat gedragsmaatregelen denkbaar zijn op het gebied van fietsparkeren. Bij analyse van de problemen op het gebied van fietsparkeren en hoe de verschillende maatregelen hier op inspelen blijkt traditioneel vooral veel aan capaciteit te worden gedaan terwijl gedragsmaatregelen veel op verkeerd gedrag en beter gebruik van huidige capaciteit inspelen en innovatieve maatregelen over de hele breedte mogelijkheden bieden.

Om een maatregel goed uit te voeren en om goed te kunnen evalueren of een maatregel gewerkt heeft is het belangrijk dat in een vroeg stadium duidelijk wordt wat het probleem is, wat het doel is en ook hoe de evaluatie zal worden gedaan. De meest gehoorde klacht bij gedragswetenschappers die zich bezig houden met openbare ruimte is dat er nog veel te weinig wordt geëvalueerd, terwijl een goede evaluatie ook erg nuttig kan zijn om de fiets politiek op de kaart te krijgen of te houden.

Uit de geplande pilots blijkt dat het feit dat een maatregel theoretisch mogelijk is nog niet hoeft te betekenen dat hij ook toegepast zal worden. Toch blijven er kansen aanwezig, en wellicht zal in de toekomst een groter deel van deze maatregelen interessant worden voor uitvoering. Hiervoor is het vooral belangrijk dat de denkwijze en de mogelijkheden die in dit rapport naar voren zijn gekomen landt bij de beheerders van de openbare ruimte die in de praktijk tegen problemen aanlopen. De locaties waar gedragsmaatregelen op dit moment vooral worden geprobeerd zijn de bewaakte fietsenstallingen. Verder wordt er steeds meer bekend over hoe het fietsparkeervak werkt en welke mogelijkheden en beperkingen er zijn voor deze maatregel.

De deelvraag waar het allemaal om draaide: "Welke gedragsmaatregelen kunnen in fietsparkeerpilots in Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leiden of Utrecht worden toegepast?" is met deze conclusies duidelijk beantwoord.

3 Voorbeeld probleemanalyse

Oorspronkelijk was de tweede deelvraag van dit onderzoek: "Hoe effectief is een specifieke maatregel?" In de loop van het project bleek het echter veel interessanter om een voorbeeld probleemanalyse uit te voeren voor een gemeente die deelnam aan het project. Daarom is de tweede deelvraag veranderd in:

- Welke aanhakingspunten zijn er in Amersfoort voor de toepassing van maatregelen na een uitvoerige probleemanalyse?

De paragrafen van dit hoofdstuk geven achtereenvolgens aan hoe dit onderzocht is, wat de uitkomsten van dit onderzoek waren en welke conclusies kunnen worden getrokken op basis van dit deelonderzoek.

3.1 Methode

Het doel van dit deelonderzoek is uitvinden waarom mensen hun fiets parkeren zoals ze dat doen, specifiek in het centrum van Amersfoort. In het begin van dit onderzoek bleek dit lastig vast te stellen.

De aanvankelijk gehanteerde aanpak: het uitvoeren van korte enquêtes onder de bezoekers van het centrum was geen geschikte methodiek omdat de respons laag was en bovendien slechts een specifiek klein deel van de centrumbezoekers vertegenwoordigde (alleen ouderen waren bereid om vragen te beantwoorden). Na een heroverweging is het onderzoek uitgevoerd in een drieluik van metingen:

- Gericht uitnodigen van centrumbezoekers om deel te nemen aan een online enquête, waarbij ze als dank direct een setje fietslampjes ontvangen en na invulling bovendien kans maken op VVV bonnen;
- Fotograferen van verschillende locaties met gelijkmatige tijdsintervallen om parkeerduur en type parkeerder vast te stellen;
- Het houden van een groepsdiscussie om dieper in te gaan op motivaties omtrent fietsparkeren, aan het eind van de online enquête worden mensen hiervoor uitgenodigd. De bewoners konden goed aangeven wat wel en niet zou werken, wat volgens hen wenselijk zou zijn, en ook waar kansen liggen (vanuit hun bekendheid met de lokale situatie.

Deze aanpak levert zowel harde cijfers op als inzichten in motiveringen om bepaald gedrag te vertonen. Zo wordt het dan ook mogelijk om deze deelvraag integraal goed te kunnen beantwoorden.

3.2 Resultaten

Deze paragraaf beschrijft de gegevens die zijn opgedaan door verschillende onderzoeks-methoden toe te passen in Amersfoort. Eerst worden in twee delen de resultaten van de gehouden enquête toegelicht. Daarna volgen de gegevens die uit het fotograferen van de locaties naar voren zijn gekomen. Het vierde deel beschrijft de uitkomst van de gehouden groepsdiscussie, gevolgd door een overzicht van algemene bevindingen die tijdens het onderzoek zijn opgedaan. De paragraaf besluit met een samenvoeging van al deze resultaten met conclusies

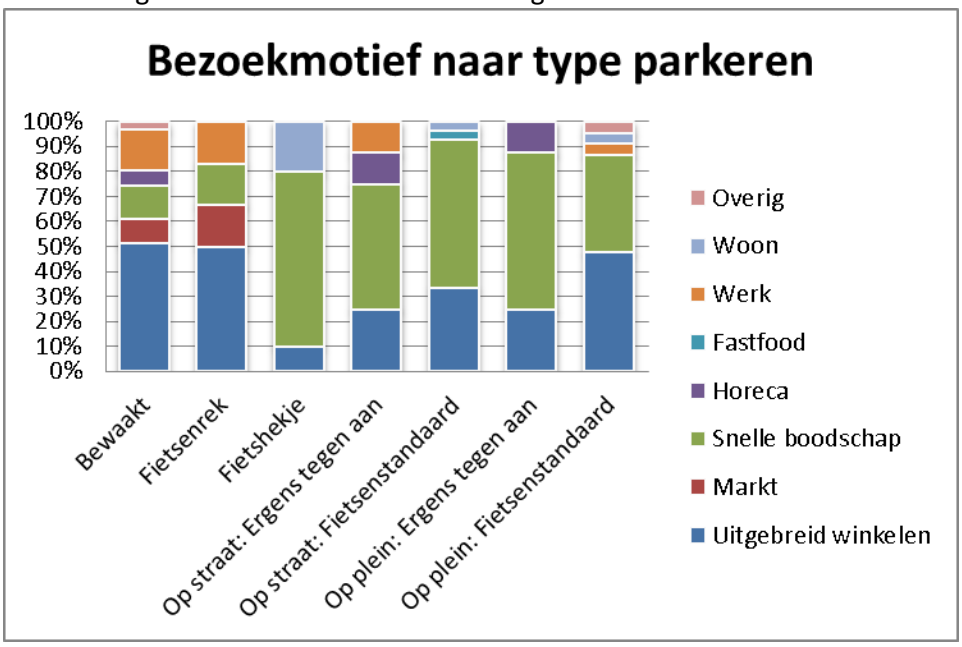
3.2.1 Enquête - achtergrondgegevens

In 3 uur kon een persoon ongeveer 75 kaartjes en lampjes gericht uitdelen, in totaal zijn 500 lampjes in 2 dagen van 3 uur (woensdag 27-11-2013 13:30- 16:30, donderdag 28-11-2013 17:30-20:30) door 3 studenten uitgedeeld, daarna hebben we nog een dag alleen kaartjes uitgedeeld (zaterdag 30-11-2013 13:30-16:30). De respons die we hebben gehaald was ongeveer 20%. Hierna worden de gegevens beschreven die uit de enquête naar voren zijn gekomen, beginnend met de antwoorden op vragen naar de achtergrond van de

respondenten. In totaal zijn 113 vragenlijsten volledig ingevuld. Op het moment dat de enquêteformulieren werden uitgezet was het droog maar koud, en het was de week voor sinterklaas, waardoor de druk waarschijnlijk iets hoger was dan normaal. De gebruikte enquête is opgenomen in bijlage IV.

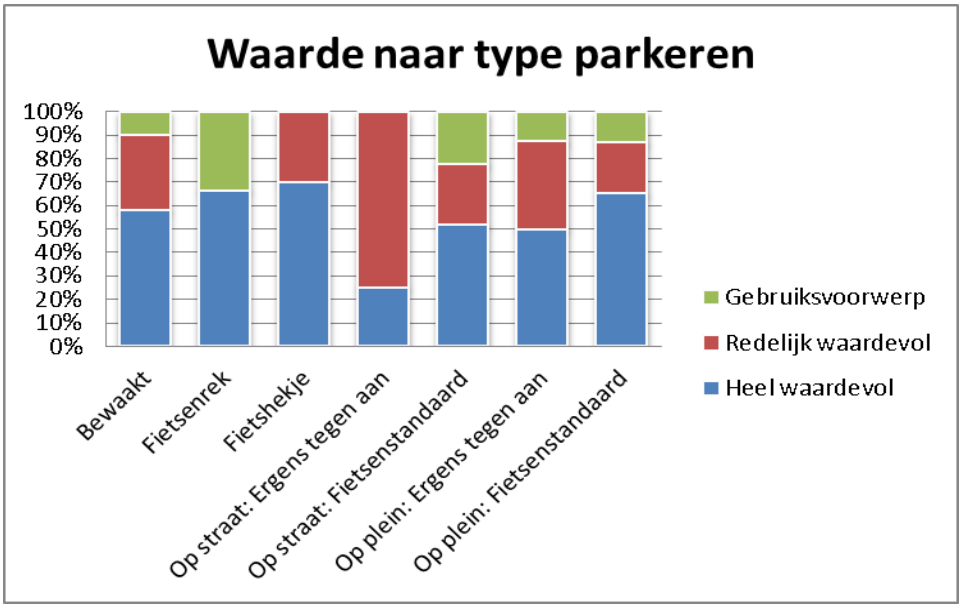
De respons op de enquête was:
- Ongeveer 50/50 verdeeld over langparkeerders en kortparkeerders;
- Voor 96% afkomstig van mensen die meestal op de fiets naar het centrum van Amersfoort komen;
- Goed verdeeld over levensfasen, met een lichte ondervertegenwoordiging van jongeren en een oververtegenwoordiging van de oudere bevolking;
- Redelijk verdeeld over de manieren waarop men geparkeerd had, met een oververtegenwoordiging van de mensen die in een bewaakte stalling hadden geparkeerd;
- Grotendeels afkomstig van mensen die hun fiets heel waardevol vonden, terwijl niemand van de respondenten hem als puur wegwerpproduct zag.

In figuur 3.2.1.1 staat de manier waarop respondenten geparkeerd hadden (horizontaal) uitgezet tegen hun bezoekmotief (verticaal). De figuur laat mooi zien dat de bewaakte stallingen en de fietsenrekken vooral worden gebruikt voor langdurige bezoeken (uitgebreid winkelen, markt en werk) terwijl de overige parkeertypen vooral voor kortere boodschappen worden gebruikt. Dit is in overeenstemming met de verwachting, en het geeft bovendien aan dat alleen het toevoegen van meer rekken het probleem niet zou oplossen, daarmee worden immers klaarblijkelijk vooral de langparkeerders gefaciliteerd. Wat ook opvalt is het relatief hoge percentage langparkeerders die hun fiets los op een plein hebben geparkeerd. Deze groep laat zien dat hiermee nog niet eens alle langparkeerders worden gefaciliteerd en men zou dus nog meer naar de rekken en stallingen verwezen moeten worden.



Figuur 3.2.1.1: Kruisrelatie tussen bezoekmotief en type parkeren fietsparkeerders Amersfoort

Figuur 3.2.1.2 laat het verband zien tussen de manier waarop de respondenten geparkeerd hadden (horizontaal) en verticaal de subjectieve waarde van de fiets; waarde die ze aan hun fiets toedichtten. Eerder viel het al op dat veel mensen hun fiets heel waardevol vinden, en dat deze groep groter is dan het aantal mensen die in een bewaakte staling parkeren. Onderstaande figuur verduidelijkt dit beeld, hieruit lijkt vooral naar voren te komen dat er weinig samenhang is tussen de waarde die men aan de fiets hecht en hoe men de fiets vervolgens parkeert.

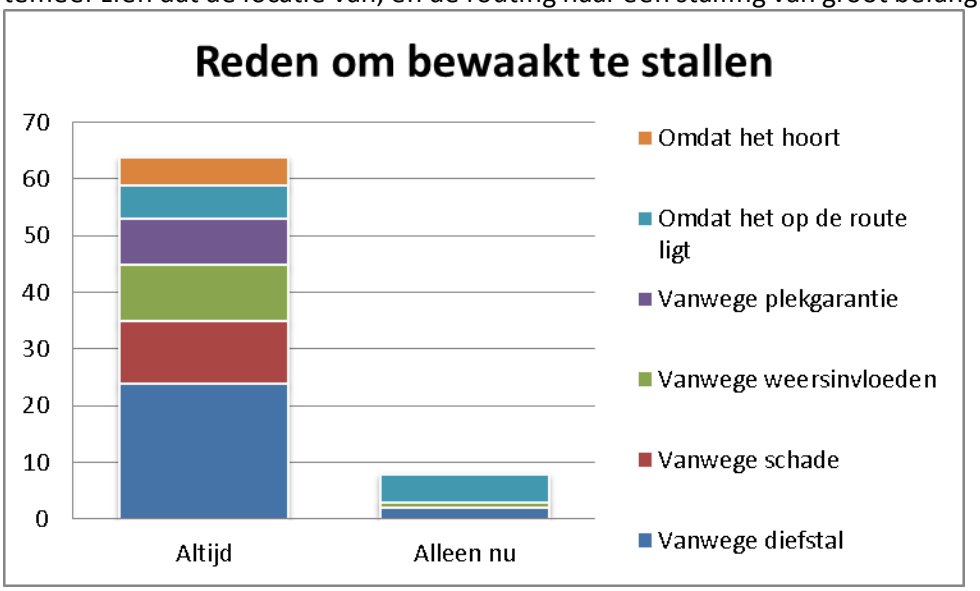


Figuur 3.2.1.2: Kruisrelatie tussen waarde en type parkeren fietsparkeerders Amersfoort

3.2.2 Enquête - redeneringen

In deze subparagraaf worden de vragen over de redenen om voor een bepaalde manier van parkeren te kiezen uitgewerkt.

In onderstaande figuur zijn de redenen die mensen geven om hun fiets bewaakt te stallen uitgesplitst naar de vraag of ze altijd bewaakt stallen of alleen nu. Hier uit wordt duidelijk dat de mensen die gebruik maken van de bewaakte stalling vooral mensen zijn die dat altijd doen. De redenen die gegeven worden voor het bewaakt stallen zijn niet erg schokkend, wat wel opvalt is dat een groot deel van de mensen die alleen deze keer gebruik maakten van de bewaakte stalling dit alleen nu deden omdat de stalling nu op hun route lag. Dit laat eens temeer zien dat de locatie van, en de routing naar een stalling van groot belang is.



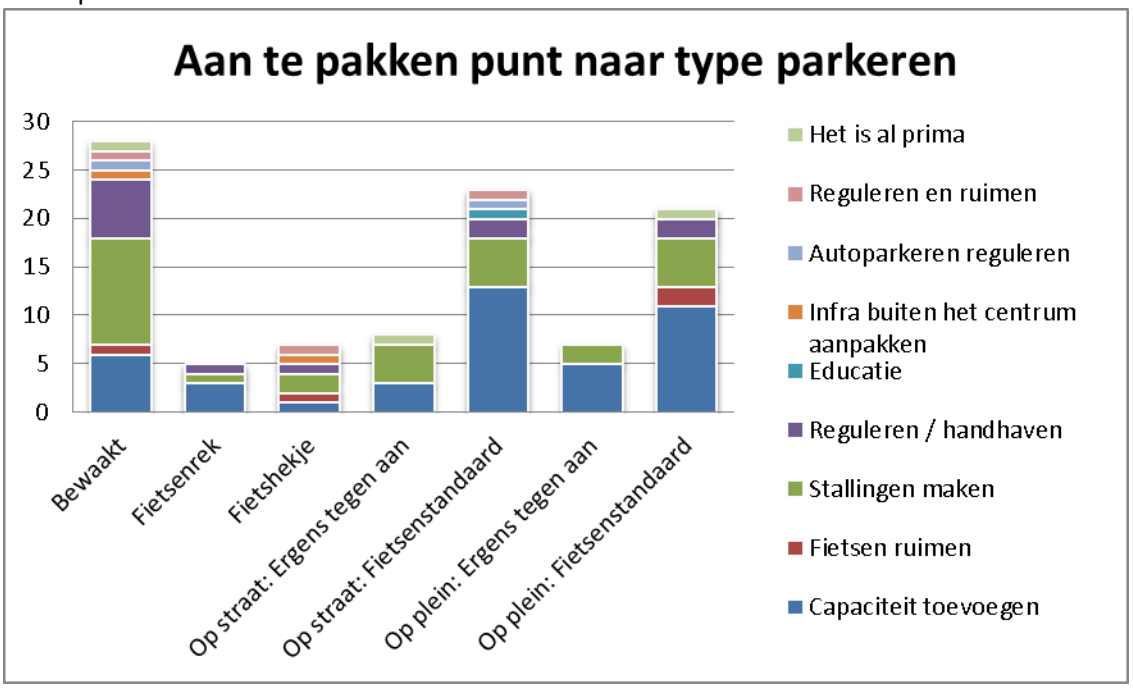
Figuur 3.2.2.1: Redenen om bewaakt te stallen fietsparkeerders Amersfoort

Aan de redenen om niet in een rek, aan een hek of in een bewaakte stalling te parkeren valt in figuur 3.2.2.2 het volgende op: Meer dan de helft van mensen geeft als reden aan dat ze hun fiets liever anders neerzetten, maar dat ze niet (snel genoeg) zo'n plekje konden vinden. Dit feit - dat mensen het graag goed willen doen - is goed nieuws voor het nemen van maatregelen. Er is kans dat een deel van deze antwoorden is gegeven omdat het een sociaal wenselijk antwoord is, waarschijnlijk is dit echter niet een significant deel aangezien het invullen van de enquête in de eigen omgeving en op een heel anonieme manier gebeurde.

Figuur 3.2.2.2: Redenen om anders te parkeren fietsparkeerders Amersfoort

Interessant in de kruisrelatie tussen hoe men zelf geparkeerd had (horizontaal) en wat men als wethouder zou aanpakken - zie figuur 3.2.2.3 - zijn de volgende zaken:

- Iedere groep parkeerders wil graag (extra) bewaakte fietsenstallingen;
- Vooral de gebruikers van de bewaakte stalling ergeren zich aan de chaos aan geparkeerde fietsen verderop in het centrum;
- Vooral de mensen die op de fietsenstandaard hebben geparkeerd willen graag meer capaciteit hebben.



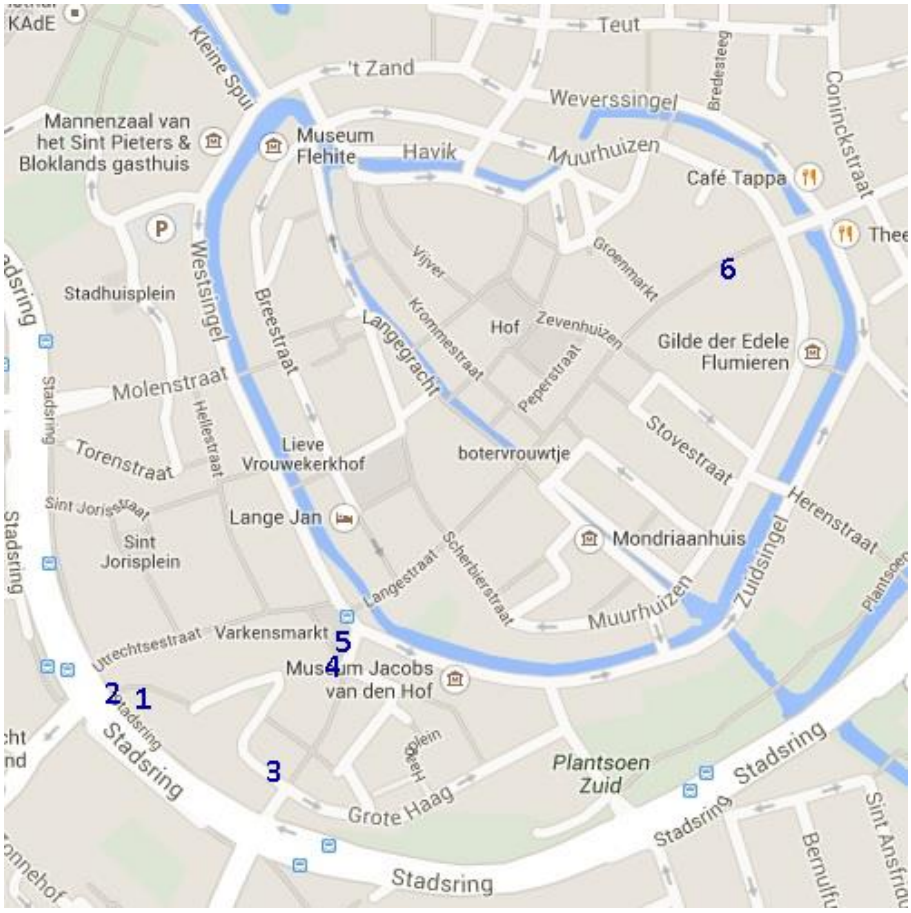
Figuur 3.2.2.3: Kruisrelatie aan te pakken issue en type parkeren Amersfoort

3.2.3 Observaties

Op woensdagmiddag en een deel van de donderdagavond (woensdag 27-11-2013 13:30-16:30, donderdag 28-11-2013 17:30-19:30) zijn tegelijkertijd met het uitzetten van de enquêtes ieder half uur foto's genomen van een aantal locaties voor observatie van parkeerduur. Het was op die momenten droog maar koud, en de dagen vielen in de week voor Sinterklaas, waardoor de situatie aan de drukke kant was, maar nog wel bruikbaar voor het onderzoek. Hierna zijn de resultaten van deze observaties weergegeven. Hierbij moet opgemerkt worden dat 60% van de geregistreerde fietsen al geparkeerd stond bij de eerste foto of nog geparkeerd stond bij de laatste foto, waardoor de werkelijk geparkeerde tijd langer uit kan vallen.

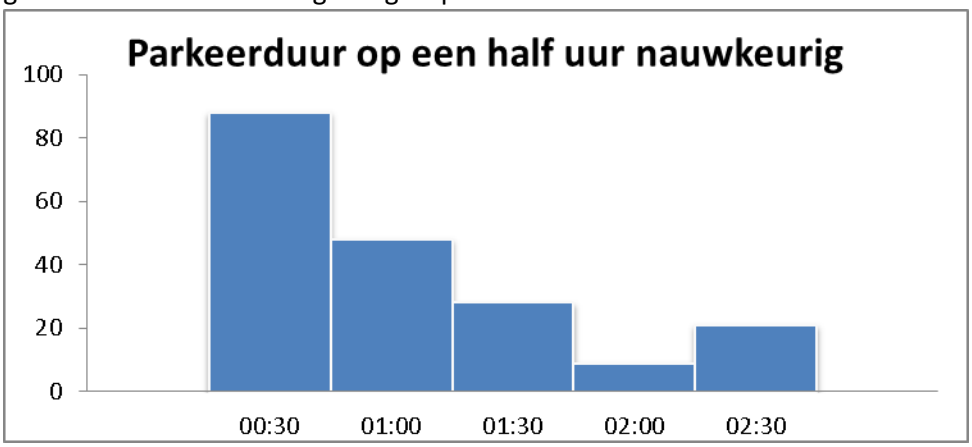
De observaties zijn op de volgende locaties gehouden, deze nummers komen overeen met de nummers in afbeelding 3.2.3.1.

1. Kop Utrechtsestraat rekken;
2. Kop Utrechtsestraat los;
3. Kop Arnhemsestraat;
4. Varkensmarkt Zuidoost;
5. Varkensmarkt Noordoost;
6. Langestraat nabij Kamperbinnenpoort.



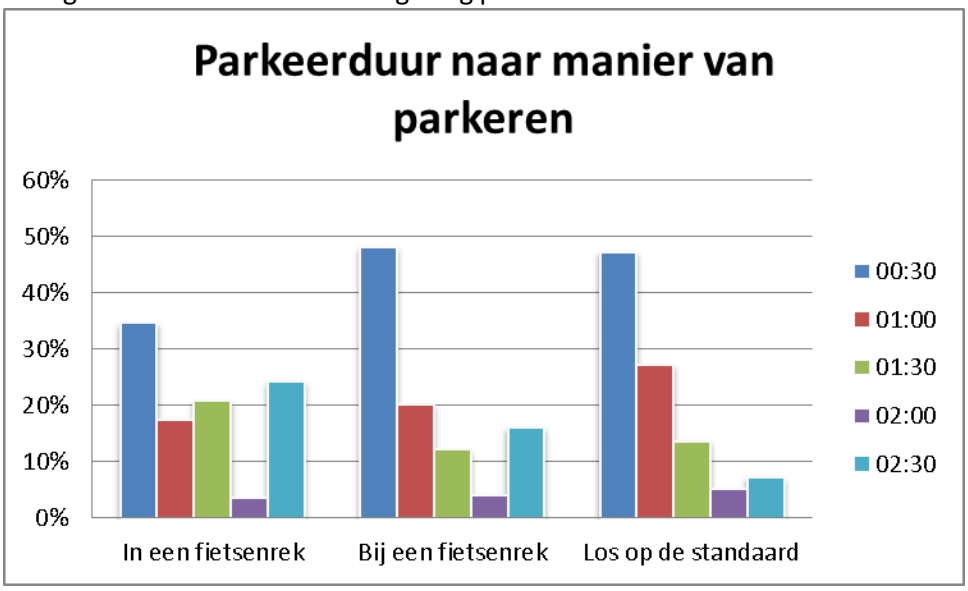
Afbeelding 3.2.3.1: Observatielocaties Amersfoort

De situatie in Amersfoort qua parkeerduur is in figuur 3.2.3.1 weergegeven. Hierin staat het aantal keer weergegeven dat een fiets is waargenomen die een half uur, een uur, enz. geparkeerd is geweest. De meeste mensen parkeren blijkbaar minder dan een uur, het aantal mensen dat langer parkeert loopt duidelijk af. Het hogere aantal bij de hoogste categorie is grotendeels toe te schrijven aan fietsen die de hele week op de zelfde plekken hebben gestaan (deze fietsen zijn ook op de zaterdag nog waargenomen), hetzij omdat het weesfietsen waren, hetzij omdat ze weinig gebruikt werden. Aangezien veel mensen die hun fiets maar kort parkeren het niet de moeite waard vinden om een plekje in een rek te zoeken, moet er iets gedaan worden om deze grote groep toch te kunnen faciliteren.



Figuur 3.2.3.1: Geobserveerde parkeerduur in Amersfoort

In onderstaande figuur staat nauwkeuriger dan hiervoor weergegeven wat de parkeerduur is bij verschillende manieren van parkeren. De categorie “bij een fietsenrek” bestaat hierbij uit fietsen die vlak voor een fietsenrek staan (met het voorwiel niet in de klem) of die in het verlengde van de lijn van het fietsenrek staan. De belangrijkste conclusie die hier uit kan worden getrokken is dat de fietsen die het langdurigst staan geparkeerd grotendeels in of bij een fietsenrek staan. Hiermee wordt het beeld bevestigd dat fietsenrekken vooral geschikt zijn – en gebruikt worden – voor langdurig parkeren.

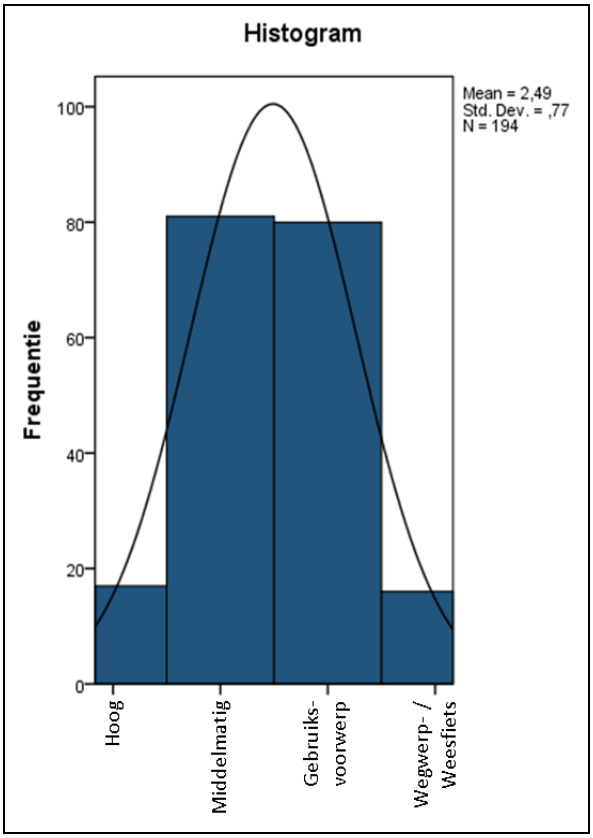


Figuur 3.2.3.2: Geobserveerde parkeerduur naar manier van parkeren in Amersfoort

De waarde van de fiets in de hierna volgende figuur is redelijk subjectief ingeschat. De waarde is namelijk aan de hand van een paar globale stelregels ingedeeld afhankelijk van hoe de fiets er uit zag:

- Een hoge waarde hebben bijzondere of luxe fietsen;
- Een middelmatige waarde hebben normale fietsen zonder zichtbare roest of mankementen;
- Een gebruiksvoorwerp is een fiets waar enige roest of een klein mankement aan zichtbaar is;
- Een wees- of wegwerpfiets is een fiets die veel roest of een duidelijk mankement heeft.

Dit zegt echter niks over de intrinsieke waarde van de fiets die bij de uitkomsten van de enquête aan de orde is geweest. Een fiets kan vrijwel waardeloos lijken en toch voor iemand een grote waarde vertegenwoordigen. Figuur 3.2.3.3 geeft aan dat de waargenomen waarde van de fietsen in het centrum van Amersfoort redelijk normaal verdeeld is. De verwachting is dat overige fietsen met een hoge waarde vooral in de bewaakte stallingen geparkeerd worden. In de figuur wordt in ieder geval duidelijk dat de openbare ruimte vooral door de iets minder waardevolle fietsen wordt gevuld.

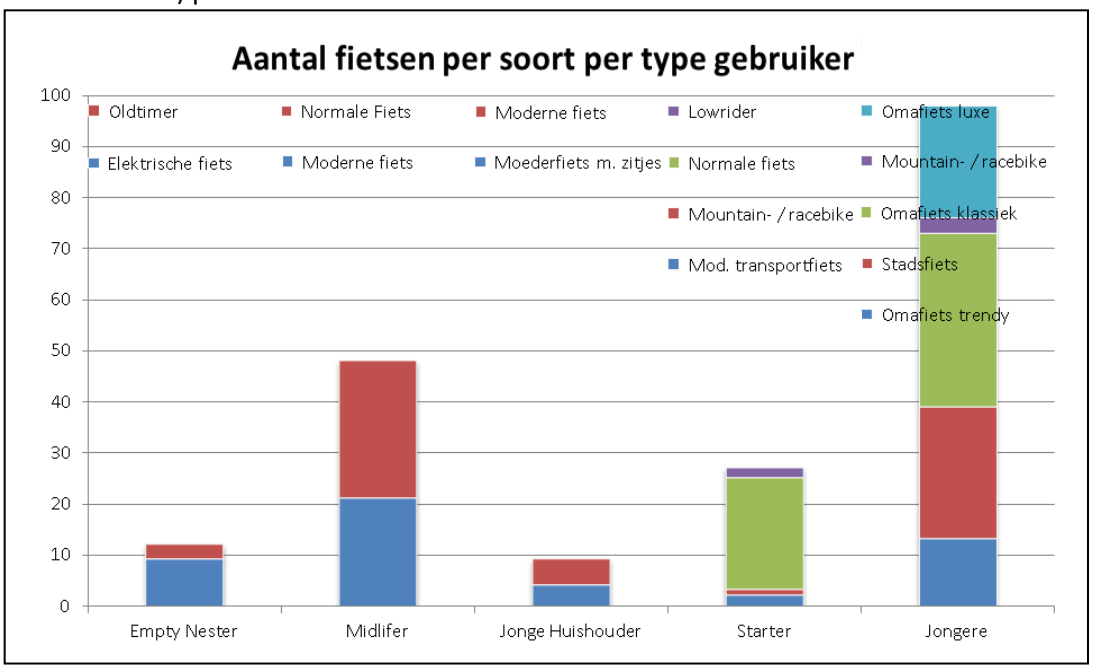


Figuur 3.2.3.3: Verdeling geobserveerde waarde van fietsen in Amersfoort

In het verlengde van wat hiervoor werd gezegd zou men nog verwachten dat de waardevolle fietsen die in de openbare ruimte in de rekken geparkeerd zouden staan aangezien ze daar vastgezet kunnen worden. Uit de gegevens blijkt dat dit niet het geval is, en dat hier geen wezenlijk onderscheid te maken valt tussen de verschillende manieren van parkeren.

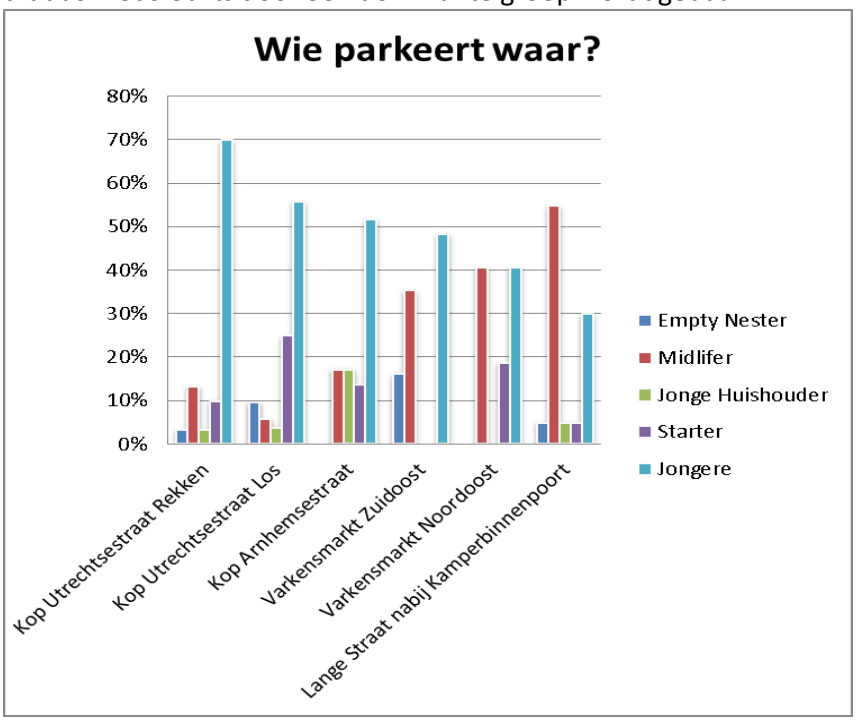
Het type gebruiker is bepaald aan de hand van een overzicht van G. de Graaf en collega's (2010) die een indeling hebben gemaakt van welke typen fietsen worden gebruikt door mensen uit een bepaalde levensfase. In deze bepalingen bleef ook nog redelijk veel ruimte over voor interpretatie. Bovendien is niet bekend hoe de genoemde indeling tot stand is gekomen. Figuur 3.2.3.4 laat zien welke soorten fietsen in Amersfoort zijn waargenomen en in welke hoeveelheid. Hierbij staan horizontaal de verschillende typen gebruikers die zijn onderscheiden, verticaal staan de soorten fietsen die aan deze doelgroep worden toegedicht.

De kleuren van de verticale balken hebben alleen binnen die verticale balk een betekenis, per balk staat aangegeven wat elke kleur betekend. Het feit dat deze schaal zo scheef verdeeld is geeft aanleiding om de onderverdeling door De Graaf en collega's in twijfel te trekken. Wat wel goed duidelijk wordt uit onderstaande afbeelding is dat het aandeel fietsen dat niet in de rekken past erg klein is. Fietsen die niet in de rekken zouden kunnen passen zijn Lowriders, Moderne transportfietsen, mountainbikes en (niet waargenomen) bakfietsen. Deze fietsen zijn nog geen 5% van het totale aantal waargenomen fietsen. Overigens leert de ervaring dat de meeste mountainbikes qua bandbreedte gemakkelijk in fietsrekken type Tulip (zoals toegepast in Amersfoort) passen.



Figuur 3.2.3.4: Geobserveerde soorten fietsen en verdeling naar levensfase in Amersfoort

Onderstaande figuur geeft het verband aan tussen horizontaal de plekken die zijn onderzocht en verticaal de levensfasen die zijn gekoppeld aan de waargenomen fietsen op die plekken. De verwachting dat op het plein op de kop van de Utrechtsestraat vooral jongeren parkeren dankzij de aanwezigheid van verschillende fastfoodketens wordt door figuur 3.2.3.5 ondersteund. Ook kan het feit dat dichter bij de Langestraat (op de Varkensmarkt en in de straat zelf) de groep "midlifers" duidelijker aanwezig is kansen bieden richting maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld met een promotiecampagne voor de bewaakte stallingen die specifiek op deze doelgroep gericht is of door bij herinrichting vooral rekening te houden met de (parkeer-) behoeften van deze groep mensen. Op basis van deze gegevens lijkt deze groep dichter bij de bestemming te parkeren dan andere groepen fietsparkeerders. Wat hierin bovendien duidelijk wordt is dat van iedere leeftijdsgroep een groot deel de fiets los op de standaard parkeert en dit dus niet slechts door één dominante groep wordt gedaan.



Figuur 3.2.3.5: Geobserveerde levensfase naar locatie in Amersfoort

3.2.4 *Groepsdiscussie*

Voor een meer kwalitatieve invulling van het onderzoek werden deelnemers aan het eind van de enquête gevraagd of ze eventueel mee wilden werken aan een groepsdiscussie over fietsparkeren in Amersfoort. Deze groepsdiscussie is gehouden op 9 december 2013, in een zalencentrum aan de rand van het centrum van Amersfoort. De meeste aanwezigen waren 50 plussers, er was één jonger persoon aanwezig. Hierdoor zijn onderstaande conclusies vooral van toepassing op de oudere leeftijdsgroepen. Naast de respondenten van de enquête waren uiteindelijk één persoon namens de binnenstadbewoners en twee personen namens de Amersfoortse Fietsersbond aanwezig. Alle deelnemers waren woonachtig in Amersfoort. De begeleiding van de avond was in handen van Frans Bekhuis, met Henk Lenting voor inhoudelijke- en procedurele ondersteuning en Mark Stemerdink als ondersteuning vanuit de gemeente. De belangrijkste aanknopingspunten uit dit gesprek worden in dit hoofdstuk opgesomd, het volledige verslag is te vinden in bijlage III.

Regulering

Veel van de aanwezigen geven aan dat ze het liefst hun fiets zo dicht mogelijk bij hun bestemming op een daarvoor bestemde plek parkeren. Eén persoon wilde het liefst geen enkele fiets meer in de binnenstad toelaten omdat hij regelmatig mee had gemaakt dat de

deuren van de Joriskerk geblokkeerd waren door geparkeerde fietsen. Verder gaven een paar mensen spontaan aan dat ze op het moment dat ze werden gevraagd om mee te doen aan het onderzoek het gevoel hadden dat ze fout hadden geparkeerd omdat ze los in de openbare ruimte hadden geparkeerd. Uit deze zaken blijkt dat men toch graag parkeert zoals het hoort en dat bij de gemeente nu vooral de taak ligt om te laten zien hoe het dan hoort.

Parkeervakken
Voor de gevel van de HEMA staan altijd een aantal fietsen netjes in een rijtje. Iemand merkte op dat de meeste fietsen hier maar heel kort staan. Op de suggestie om een lijn te trekken om deze groep fietsen heen en op deze manier een fietsparkeervak te maken komen gemengde reacties. De helft van de groep vindt het een goed idee omdat het helpt om nog een stukje netter te parkeren, de andere helft lijkt het beter als er meer gestuurd wordt op de parkeerplek en mensen met behulp van een vak juist over worden gehaald om aan de kant van de rijloper te parkeren, zodat loopruimte vrij blijft langs de etalage. Vanuit de psychologie lijkt dit prima mogelijk, zodra de eerste fietsen in het vak staan zal de rest volgen, maar zodra iemand weer op de oude plek gaat parkeren kan dit effect ook snel weer teniet gedaan worden. De groep vraagt zich bovendien af of alleen een lijntje trekken wel effectief is en zou het liefst een combinatie zien tussen een getekend vak en (haaks op de weg geplaatste) fietshekjes. In deze voorzieningen kan ook plaats geboden worden aan brommers en buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen. De belangrijkste conclusie voor de gemeente is dat men met de plaatsing en inrichting van de fietsvakken moet proberen te sturen op waar men de fiets parkeert. Dit is prima mogelijk zolang de locatie door de gebruikers als logisch wordt gezien. Ervaringen in andere steden leren ons dat sturen op waar men de fiets neerzet in beperkte mate mogelijk is, en dat de effectiviteit van het fietsvak verdwijnt als de parkeerdruk te hoog is.

Bewaakte stalling
Fietsenstallingen in Amersfoort moeten herkenbaar worden in het straatbeeld, en een herkenbaar beeldmerk krijgen. De kleurstelling die hiervoor wordt gekozen bij de bewaakte stallingen kan dan doorgezet worden in de andere voorzieningen (rekken en hekken) zodat deze ook snel herkenbaar zijn als fietsparkeerplaats. Dit beeldmerk moet echter niet alleen vlak bij de stallingen worden toegepast. Een deel van het probleem is dat op dit moment weinig verwijzing naar de stallingen is. Fietsers moeten al in hun fietsroute geattendeerd worden op de bewaakte fietsenstallingen en daar heen geleid worden. Dit kan dus ook betekenen dat men een andere route en een andere (tussen-) bestemming krijgt. Het zichtbaar en vindbaar maken van de stallingen is nog maar een eerste stap, vervolgens moet gezorgd worden dat mensen de stallingen gaan gebruiken en blijven gebruiken. Het lijkt de groep een goed idee om met een stempelkaart systeem mensen na tien of twintig keer parkeren een beloning in de vorm van bijvoorbeeld een consumptie te geven.

Doelgroepen
In de uitkomsten van de enquête vallen ook de werknemers op, voor veel werknemers in het centrum blijken de bewaakte stallingen geen optie, aangezien de openingstijden van die stallingen te beperkt zijn voor deze doelgroep: de stalling is nog dicht als deze mensen beginnen met werken. Dit betekent vermoedelijk dat deze mensen de beste parkeerplekken in het centrum de hele dag bezet houden, waardoor hier dus momenteel kansen blijven liggen.

3.2.5 Algemene bevindingen

In dit onderdeel staan een aantal zaken opgesomd die opvielen tijdens het uitvoeren van diverse fasen van het onderzoek: persoonlijke observaties, zaken die opvielen bij de enquêteurs, opmerkingen over de onderzoeksmethode et cetera.

- Tijdens het uitzetten van de enquêtes werden erg veel opmerkingen gehoord over de opgeheven fietsenstalling achter de HEMA.

- Bij de fietsenstalling in de Hellestraat merkten veel mensen op dat ze vanwege lichamelijke klachten een (zware) elektrische fiets hebben aangeschaft. Deze combinatie maakt het nemen van de trap naar stalling onmogelijk voor dit belangrijke deel van de doelgroep van de bewaakte stalling.
- In veel gevallen was vlak bij een chaos aan geparkeerde fietsen nog plek in een fietsenrek, als men maar op de goede plek zoekt. Als dit mij lukt na een paar bezoekjes in Amersfoort moet het een inwoner van Amersfoort toch zeker lukken, wat iets zegt over hoe lang een gemiddelde fietsparkeerder zich kan focussen op het zoeken van een goede parkeerplek.. Dit snelle opgeven is een bekend fenomeen binnen de mobiliteit, zie bijvoorbeeld het recente werk over Beter Benutten van Tertoolen en collega's (2013).
- Het onderzoek is uitgevoerd in een drukke periode: de week voor sinterklaas, toch was er altijd nog ruimte in de bewaakte stallingen. In de huidige situatie kan men dus (met uitzondering van bijzondere evenementen) zeker zijn van een parkeerplaats in de bewaakte stalling.
- De locatie in de binnenstad van Amersfoort met de meeste parkeerbewegingen is de Varkensmarkt, hier is op ieder willekeurig moment (van de woensdagmiddag, donderdagavond en zaterdagmiddag) minstens één persoon bezig met het parkeren of ophalen van de fiets. Deze locatie was zeer bruikbaar voor het uitzetten van de enquête, en is in de toekomst wellicht ook handig voor eventuele promotie acties en dergelijke.
- Het ontstaan van een chaos aan geparkeerde fietsen lijkt een natuurlijk proces te zijn. In eerste instantie parkeert men in de buurt van vaste objecten zoals bomen. Vervolgens wordt in het verlengde van deze fietsen geparkeerd, tot het moment dat de aparte groepen bij elkaar komen en de ruimte vol is. Op dat moment parkeert iedereen op een willekeurige plek waar ruimte is aangezien er geen logische plek meer is om te parkeren. Dit proces is te zien in afbeelding 3.2.5.1, een compilatie van foto's van de observaties op woensdagmiddag.

Afbeelding 3.2.5.1: Natuurlijk groeiproces fietsenchaos in Amersfoort

- Er leek een verband te zijn tussen de manier van aanspreken en de respons op de enquête. In de gehanteerde methode is het echter niet mogelijk om hier met zekerheid iets over te zeggen. De volgende verschijnselen leken zich voor te doen:
    - Wanneer de mensen eerst werden overgehaald en daarna een lampje ontvingen om alvast te bedanken voor de medewerking was de respons ongeveer 20%.
    - De uitzendkrachten gebruikten de lampjes (tegen de instructie in) vooral om aandacht te krijgen, waarna ze mensen overhaalden om mee te doen aan het onderzoek, de respons die hiermee gegenereerd werd leek ongeveer 10 – 15% te zijn.
    - Toen alle lampjes op waren zijn we verder gegaan door vooral de kans op het winnen van VVV bonnen te benadrukken. Dit leek zelfs nog beter te werken aangezien men in deze situatie daadwerkelijk de enquête moest invullen om de beloning – de kans om iets te winnen – te ontvangen.
    - Een aantal respondenten vonden de situatie prima en vulden toch de enquête in, deze groep maakt duidelijk dat de lampjes en winkans effect hadden.

  Het zou interessant zijn om dit in andere onderzoeken nader te bekijken.
- Verwijzing naar stallingen in de fietsroute was een belangrijke opmerkingen, onderzocht zou moeten worden hoeveel effect dergelijke verwijzingen hebben en of een verwijzing naar onbewaakte faciliteiten een ander effect heeft dan een verwijzing naar bewaakte stallingen.
- Een belangrijke succesfactor voor een beloningsactie om het gebruik van een bewaakte fietsenstalling te verhogen is dat de actie tijdelijk moet zijn. Bij een actie met onbeperkte looptijd verdwijnt het draagvlak voor de actie en ook de drive om mee te doen wordt steeds minder, zo blijkt uit ervaringen met Fiets-en-win in Apeldoorn en Helmond.

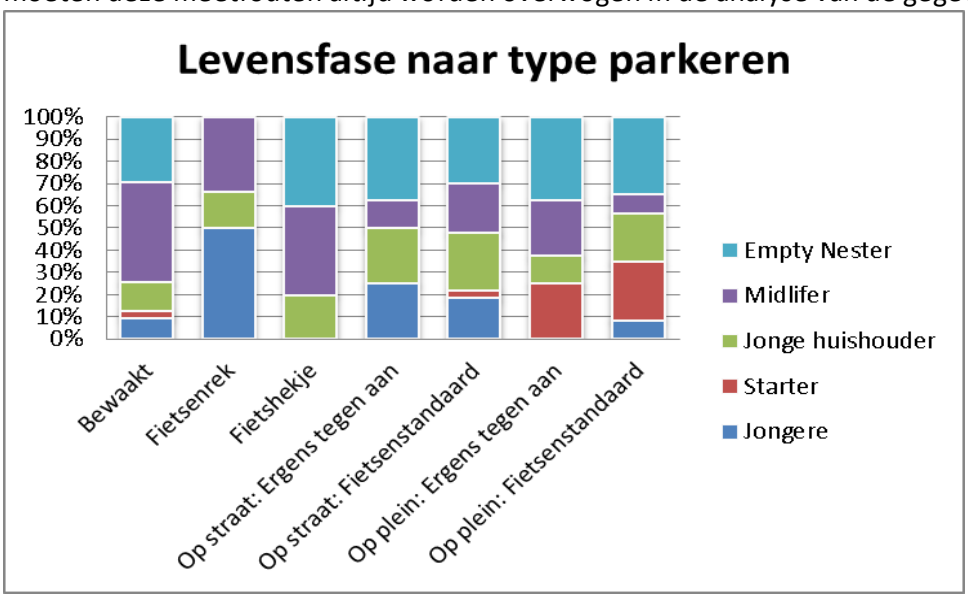
3.2.6 Synthese

Tot hier toe zijn de resultaten van de verschillende onderzoeksmethoden telkens onafhankelijk van elkaar weergegeven. In deze subparagraaf worden die resultaten naast elkaar gezet en geïntegreerd.

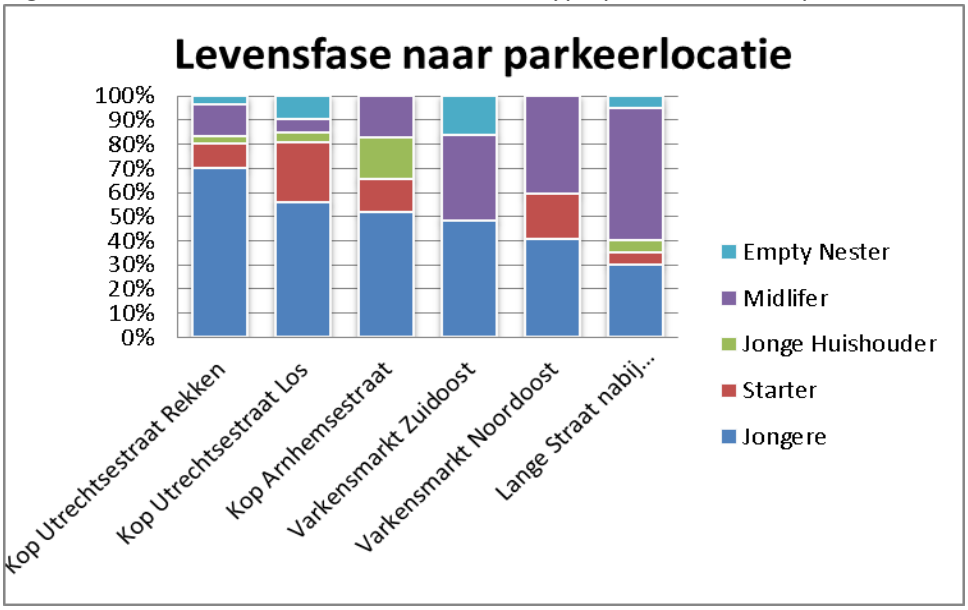
In de figuren 3.2.6.1 en 3.2.6.2 is het verschil te zien tussen de resultaten van de enquête en de resultaten uit de observatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat de vergelijking niet 100% klopt aangezien de parkeertypes die horizontaal staan in 3.2.6.1 niet één op één overeen komen met de parkeerlocaties die in 3.2.6.2 horizontaal staan. In beide figuren staat verticaal de levensfasen, die allebei gebaseerd zijn op de eerder beschreven indeling van Graaf en collega's (2010). Ondanks dat de horizontale schalen niet helemaal gelijk zijn was de verwachting dat deze grafieken meer op elkaar leken. Dat dit niet het geval is wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een tweetal zaken:

- De methodiek van De Graaf en collega's is niet waterdicht, en klopt waarschijnlijk niet helemaal, in ieder geval niet op het hier gebruikte schaalniveau en op deze locatie;
- De jongeren zijn waarschijnlijk ondervertegenwoordigd in de respons op de enquête;

De vraag die hierbij gesteld moet worden: in welke mate heeft dit invloed op de andere resultaten van dit onderzoek? Antwoord: de conclusies die op basis van deze gegevens zijn getrokken, zijn zo opgebouwd dat deze meetfouten de minst mogelijke invloed hebben. Wel moeten deze meetfouten altijd worden overwogen in de analyse van de gegevens.

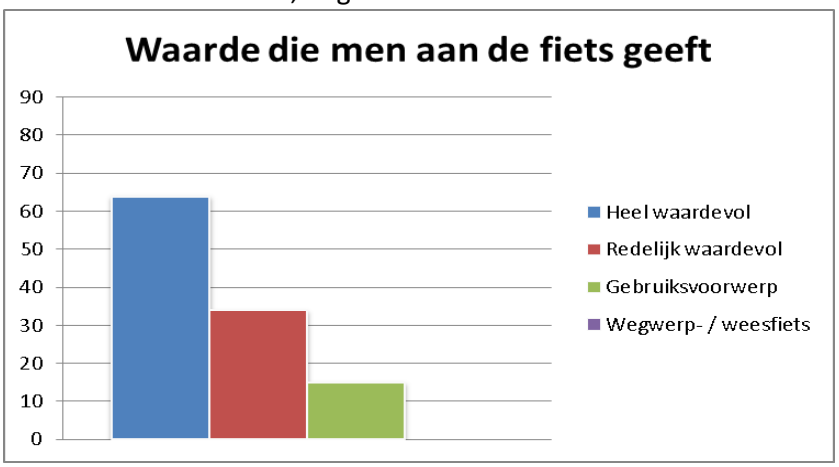


Figuur 3.2.6.1: Relatie tussen levensfase en type parkeren uit enquête

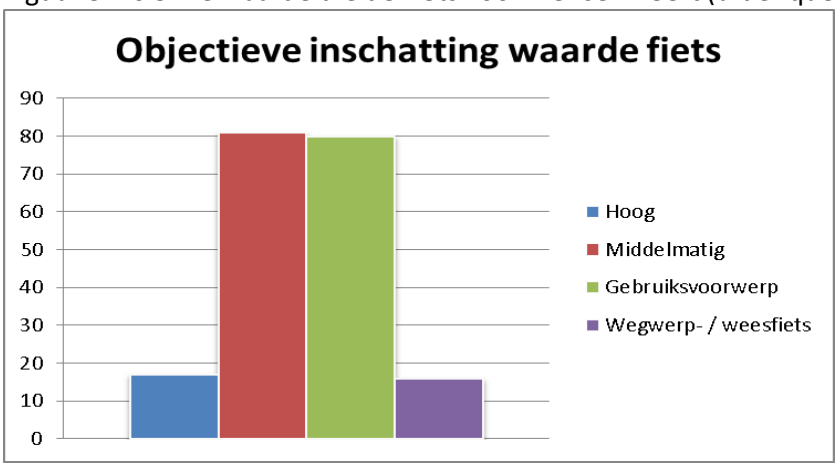


Figuur 3.2.6.2: Relatie tussen levensfase en parkeerlocatie uit observatie

Er is een behoorlijk verschil tussen de subjectieve waarde van de fiets (Hoe waardevol is uw fiets voor u?) die uit de enquête blijkt en de objectieve inschatting van de waarde van de fiets uit de observaties, zie figuren 3.2.6.3 en 3.2.6.4. Mogelijke verklaringen voor dit verschijnsel zijn dat mensen met een duurdere fiets zijn meer geneigd om een enquête in te vullen of de fietsen met hoge waarde ontbreken uit de observatie omdat hierin de bewaakte stalling niet is meegenomen. De meest waarschijnlijke verklaring is echter dat de fiets meer intrinsieke waarde heeft dan de geldelijke waarde van de fiets. Het hebben en kunnen gebruiken van een fiets heeft veel waarde, ongeacht wat die fiets in euro's waard is.



Figuur 3.2.6.3: De waarde die de fiets voor mensen heeft (uit enquête) in Amersfoort



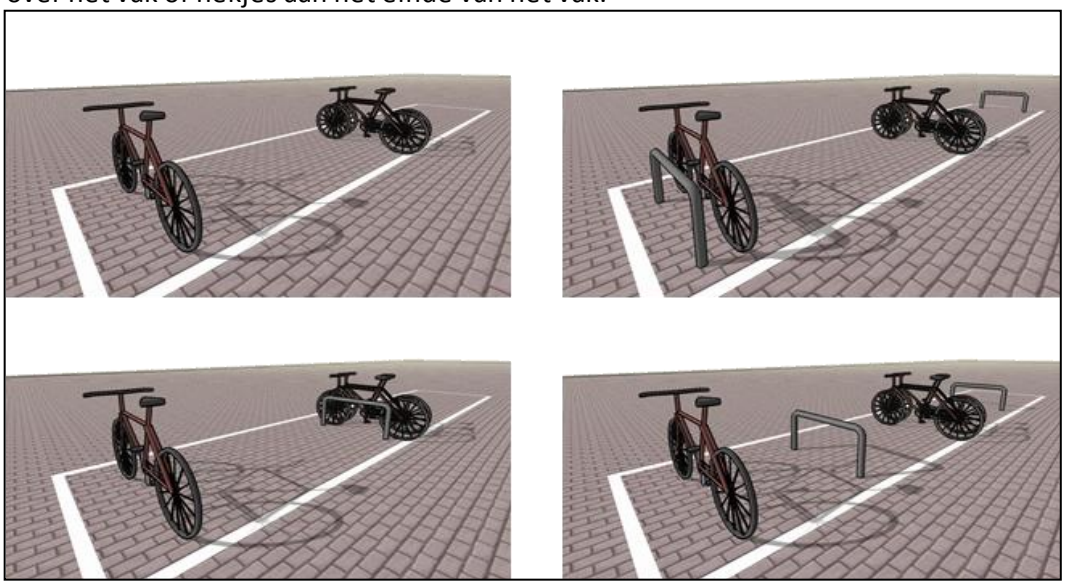
Figuur 3.2.6.4: Objectieve inschatting van de waarde van fietsen in Amersfoort

Op basis van de waarde die mensen aan hun fiets toekennen zou je verwachten dat minstens de 64 mensen die hier aan hebben gegeven dat hun fiets heel waardevol is, hun fiets in een bewaakte stalling zouden stallen. Dit blijkt echter niet het geval. Uit de enquête blijkt dat er weinig samenhang is tussen de waarde die men aan de fiets hecht en hoe men de fiets vervolgens parkeert. Ook uit de observaties blijkt dat er weinig verschil zit tussen de verschillende manieren van parkeren wanneer men deze uitsplitst naar de waarde van de fiets. De bewaakte stallingen en de fietsenrekken blijken vooral te worden gebruikt voor langdurige bezoeken (uitgebreid winkelen, markt en werk) terwijl de overige parkeertypen vooral voor kortere boodschappen worden gebruikt. Dit is in overeenstemming met de verwachting, en het geeft bovendien aan dat alleen het toevoegen van meer rekken het probleem niet zou oplossen, daarmee faciliteer je immers klaarblijkelijk vooral de langparkeerders. Wat ook opvalt is het relatief hoge percentage langparkeerders die hun fiets los op een plein hebben geparkeerd. Deze groep zou nog meer naar de rekken en stallingen verwezen moeten worden. Uit de observaties blijkt dat de meeste mensen in Amersfoort minder dan een uur parkeren, het aantal mensen dat langer parkeert loopt duidelijk af. Aangezien veel mensen die hun fiets maar kort parkeren het niet de moeite waard vinden om een plekje in een rek te zoeken, moet er klaarblijkelijk iets gedaan worden om deze grote groep toch te kunnen faciliteren.

Aan de redenen om niet in een rek, aan een hek of in een bewaakte stalling te parkeren valt het volgende op: Meer dan de helft van de mensen geeft als reden aan dat ze hun fiets liever anders neerzetten, maar dat ze niet (snel genoeg) zo'n plekje konden vinden. Dit feit - dat mensen het graag goed willen doen - is goed nieuws voor het nemen van maatregelen. Tijdens de groepsdiscussie gaven een paar mensen aan dat ze op het moment dat ze werden gevraagd om mee te doen aan het onderzoek het gevoel hadden dat ze fout hadden geparkeerd omdat ze los in de openbare ruimte hadden geparkeerd. Hieruit blijkt nogmaals dat men toch graag parkeert zoals het hoort en dat bij de gemeente nu vooral de taak ligt om te laten zien hoe het dan hoort.

In de groepsdiscussie werd het principe van fietsparkeervakken goed ontvangen. De belangrijkste conclusie voor de gemeente was dat men met de plaatsing en inrichting van de fietsvakken moet proberen te sturen op waar men de fiets parkeert. Dit is prima mogelijk zolang de locatie door de gebruikers als logisch wordt gezien. Ervaringen in andere steden leren ons dat sturen op waar men de fiets neerzet in beperkte mate mogelijk is, en dat de effectiviteit van het fietsvak verdwijnt als de parkeerdruk te hoog is.

Interessant in de kruisrelatie tussen hoe men zelf geparkeerd had en wat men als wethouder zou aanpakken is dat vooral de mensen die op de fietsenstandaard hebben geparkeerd graag meer capaciteit willen hebben. Het is de vraag of alleen een fietsparkeervak genoeg aan deze wens tegemoet komt. Een fietsparkeervak helpt al wel tegen het gevoel dat men iets verkeerd aan het doen is, maar het bied verder weinig voordelen. De discussiegroep zou het liefst een combinatie zien tussen een getekend vak en (haaks op de weg geplaatste) fietshekjes. Voor de gemeente Amersfoort zal het interessant zijn om te onderzoeken of de toevoeging van fietshekjes positieve of negatieve bijwerkingen geeft, en wat de beste inrichting van een vak met hekjes zou zijn. Te denken valt aan een hekje in het midden van het vak, hekjes verspreid over het vak of hekjes aan het einde van het vak.



Afbeelding 3.2.6.1: Mogelijke implementaties fietsvak – fietshek combinaties

In veel gevallen was vlak bij een chaos aan geparkeerde fietsen nog plek in een fietsenrek, als men maar op de goede plek zoekt. Als dit mij lukt na een paar bezoekjes in Amersfoort moet het een inwoner van Amersfoort toch zeker lukken, wat iets zegt over hoe lang een gemiddelde fietsparkeerder zich kan focussen op het zoeken van een goede parkeerplek; hun aandachtsspanne.

Uit de enquête wordt duidelijk dat de mensen die gebruik maken van de bewaakte stalling vooral mensen zijn die dat altijd doen. Voor de incidentele gebruikers is vooral de locatie van, en de routing naar een stalling van groot belang. Fietsenstallingen in Amersfoort moeten herkenbaar worden in het straatbeeld, en een herkenbaar beeldmerk krijgen. Fietsers moeten bovendien al in hun fietsroute geattendeerd worden op de bewaakte fietsenstallingen en daar heen geleid worden. Het zichtbaar en vindbaar maken van de stallingen is nog maar een eerste stap, vervolgens moet gezorgd worden dat mensen de stallingen gaan gebruiken en blijven gebruiken. Het lijkt de discussiegroep een goed idee om meet een stempelkaart systeem mensen na 10 of 20 keer parkeren een beloning in de vorm van bijvoorbeeld een consumptie te geven.

3.3 Conclusies

In deze paragraaf worden de conclusies uit het onderzoek rond deze deelvraag uiteengezet. De conclusies worden weergegeven aan de hand van twee thema's: conclusies over de fietsparkeerder en de Amersfoortse situatie en conclusies over de gebruikte methode.

3.3.1 Conclusies over de fietsparkeerder

Inhoudelijk zijn heel wat conclusies te trekken. Ten eerste blijkt de intrinsieke en objectieve waarde van de fiets zo goed als geen relatie te hebben met hoe de fiets geparkeerd wordt. Dit betekent dat in het treffen van maatregelen niet specifiek rekening gehouden hoeft te worden met verschillende prijsklassen van fietsen. . Het vinden van een enkele goede parkeerplek in Amersfoort is redelijk eenvoudig, dit bewijst dat de aandachtsspanne van mensen voor het vinden van een fietsparkeerplek over het algemeen kort is. Extra capaciteit is wel nodig, maar deze capaciteit moet vooral goed vindbaar en herkenbaar zijn zodat men niet alsnog vervalt in "los" parkeren. De situatie moet duidelijk, volledig en eenduidig zijn om goed te werken.

Veel van de parkeerders in rekken of in de bewaakte fietsenstalling zijn langparkeerders, er staan echter nog steeds ook veel langparkeerders los in de openbare ruimte. Deze fietsen moeten nog meer naar beschikbare fietsenrekken of fietsenstallingen gehaald worden. Of hen moet geschiktere faciliteiten aangeboden worden op de plekken waar ze nu parkeren. Aan de andere kant moeten kortparkeerders ook gefaciliteerd worden. Deze groep wil vooral van de gemeente zien wat ze wel en wat ze niet horen te doen, in principe zou een fietsvak dus kunnen volstaan. Om te zien of dit het geval is moet de gemeente vooral verschillende combinaties van fietsvakken met fietshekjes uitproberen. Op de locaties waar geparkeerd wordt moet de gemeente proberen te sturen, met het besef dat dit slechts in beperkte mate mogelijk is, een verschuiving van een paar meter gaat waarschijnlijk wel lukken, zolang het maar redelijk blijft voor mensen. Ook moet hierbij beseft worden dat mensen maar een beperkte aandachtsspanne hebben voor het zoeken van een fietsparkeerplek.

Zoals op veel plekken het geval is kunnen ook in Amersfoort de bewaakte fietsenstallingen meer succes krijgen wanneer de locatie duidelijker wordt, de stallingen vallen op dit moment weinig op. Door een beeldmerk van fietsenstallingen te introduceren en deze ook in de aanlooproutes naar de stallingen toe te passen kan het potentieel van de fietsenstallingen beter benut worden. Als mensen met deze maatregelen zijn overgehaald om éénmalig in de stalling te parkeren moet nog gezorgd worden dat ze hier een gewoonte van gaan maken, bijvoorbeeld door mensen met een stempelkaart te laten sparen voor zoiets als een gratis consumptie in de binnenstad. Een belangrijke succesfactor hiervoor is dat de actie een beperkte looptijd moet hebben. De openingstijden van de bewaakte stallingen bleken niet goed overeen te komen met een aantal (potentiële) doelgroepen, door de tijden te veranderen kunnen in dit geval ook de werknemers in het centrum naar de stallingen gehaald worden.

3.3.2 Conclusies over de methode

De aanpak die voor dit onderzoek is gekozen heeft goede resultaten opgeleverd. Het feit dat men ter plekke geen tijd kwijt was voor de enquête heeft er voor gezorgd dat er een goede evenwichtige respons is gekomen. De groepsdiscussie leverde goede inzichten op, wellicht nog beter dan we van tevoren hadden kunnen verwachten. Deze aanpak heeft gaf een goed beeld van de huidige situatie, en de zaken die in de verschillende onderdelen telkens terugkwamen boden, juist doordat ze telkens naar voren kwamen, goede handvatten voor maatregelen.

De indeling van soorten fietsen naar doelgroepen van De Graaf en collega's (2010) klopt waarschijnlijk niet helemaal en werkt in ieder geval niet goed op het hier gebruikte schaalniveau en op deze locatie.

Het zou interessant zijn om in andere onderzoeken nader te bekijken wat het effect is van het weggeven van een setje fietslampjes bij het uitzetten van een online enquête en of er wezenlijke verschillen zijn tussen eerst overhalen en dan bedanken met lampjes en eerst lampjes aanbieden en dan overhalen.

Al met al is deze deelvraag (Welke aanhakingspunten zijn er in Amersfoort voor de toepassing van maatregelen?) hiermee afdoende beantwoord.

4 Conclusies en Aanbevelingen

De hoofdvraag die in dit rapport is behandeld luidde: “Welke gedragsmaatregelen ten aanzien van Fietsparkeren zijn kansrijk?” In de voorgaande twee hoofdstukken is deze hoofdvraag beantwoordt aan de hand van de deelvragen:

- Welke gedragsmaatregelen kunnen in fietsparkeerpilots in Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leiden of Utrecht worden toegepast?
- Welke aanhakingspunten zijn er in Amersfoort voor de toepassing van maatregelen?

4.1 Literatuur

Uit de literatuur blijkt dat er veel gedragsmaatregelen mogelijk zijn op het gebied van fietsparkeren. Bij het uitvoeren van maatregelen moet goed stil worden gestaan waar het probleem precies ligt: op het gebied van gebruik, capaciteit of op foutparkeerders. Extra capaciteit toevoegen zal altijd helpen, maar is mogelijk niet de meest kosteneffectieve maatregel voor de situatie. Op dit moment zijn veel van deze ideeën echter nog niet geland bij de beheerders van de openbare ruimte die met de problemen zitten. In de pilots is dan ook te zien dat slechts in beperkte mate aan gedragsbeïnvloeding wordt gedaan, deze aanpak is voorlopig vooral in beeld bij bewaakte fietsenstallingen en enigszins in de toepassing van fietsparkeervakken. Hierdoor blijven helaas voorlopig nog kansen liggen.

De verschillende typen maatregelen zijn samengevat in onderstaande tabel. Verticaal staan de drie typen die in dit rapport zijn onderscheiden, horizontaal staat weergegeven op welk type probleem deze maatregelen vooral inspelen. Hoe donkerder de kleur, hoe sterker de maatregelen op een probleem inspelen. Hieruit blijkt dat traditionele maatregelen vooral inspelen op capaciteitsproblemen terwijl gedragsmaatregelen vooral op de andere zaken inspelen en de overige maatregelen over de hele breedte opties bieden.

Tabel 4.1: Overzicht van maatregelenpakketen

Type maatregelen	Gebruik	Capaciteit	Verkeerd geplaatst
Traditionele maatregelen			
Gedragsmaatregelen			
Overige maatregelen			

4.2 Praktijk

In Amersfoort is er weinig verband tussen de geldelijke waarde van de fiets en hoe men deze fiets parkeert, en ook tussen hoe waardevol de fiets voor iemand is en hoe deze persoon de fiets parkeert is weinig verband te zien. Verder bleek de hoeveelheid tijd dat een gemiddelde fietsparkeerder zich kan focussen op het zoeken van een goede parkeerplek (de aandachtsspanne die men hier voor heeft) zeer klein zoals ook al werd gesuggereerd in het literatuuronderzoek in hoofdstuk 2. Veel langparkeerders blijken inderdaad in de bewaakte stalling of in de bestaande fietsenrekken te parkeren, bij de langparkeerders die dat niet doen was de aandachtsspanne blijkbaar te kort. Uit verschillende onderdelen van het onderzoek blijkt dat men de fiets graag “goed” parkeert, daarom worden fietsen nu over het algemeen in de buurt van andere fietsen geparkeerd. Als de gemeente in de vorm van een fietsparkeervak aangeeft waar ze willen dat fietsen geparkeerd worden wil men hier waarschijnlijk graag gebruik van maken.

4.3 Aanbevelingen

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende aanbevelingen gedaan worden:

- Kijk in de breedte naar mogelijke maatregelen om niks te laten liggen;
- Maak elke situatie waarin mensen hun fiets moeten parkeren duidelijk, volledig en eenduidig inclusief verwijzing in de aanrijroutes;
- Stuur in beperkte mate op parkeergedrag (Vooral door de locatie fietsparkeervakken en de verwijzing naar stallingen en rekken);
- Leg nieuw gedrag vast in gewoonte door mensen een reden geven om het gewenste gedrag een aantal keer te vertonen;
- Voer een zo breed mogelijke probleemanalyse uit;
- Een groepsdiscussie met de doelgroep is een goede aanvulling op meer empirische onderzoeksdata.
- Onderzoek het effect van verschillende manieren om een weggevertje te gebruiken bij het vragen om een gunst.
- Onderzoek de effectiviteit van verwijzingen in de route naar verschillende parkeerfaciliteiten.

4.4 Praktische aanbeveling

In dit rapport zijn al veel conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan, maar voor sommige lezers zal de vraag tot nu toe nog zijn: “Wat betekend dit hele verhaal in de praktijk?” Het antwoord op deze vraag kan worden samengevat in een viertal vragen. Door achtereenvolgens antwoord op deze vragen te zoeken met behulp van bijvoorbeeld dit rapport, collega gemeenten, adviesbureaus of kennisinstituten kan een goede oplossing gevonden worden voor vrijwel alle fietsparkeerproblemen. De vragen luiden achtereenvolgens:

1. Wat is precies het probleem?
2. Wat is het doel?
3. Welke kennis is er nodig? & Hoe kan het doel worden bereikt?
4. Wat is het daadwerkelijke resultaat?

Door deze vragen te stellen en hier op verder te werken zal hopelijk voor veel fietsparkeer-problemen een goede oplossing gevonden worden.

Literatuurlijst

Cialdini, R.B. (2009). Invloed. *De zes geheimen van het overtuigen.* Den Haag: Academic Service.

CROW (2013). Leidraad Fietsparkeren. Ede: CROW

CROW (2006). Ontwerpwijzer fietsverkeer. Ede: CROW

Graaf, G. de, Ditewig, R., Lijden, M. van & Wely, M. van (2010). Inspiratieboek fietsparkeren. *Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht.* Utrecht: Dolte Stedenbouw.

Gemeente Amersfoort (2013). Verkeer- en vervoerplan Amersfoort. Amersfoort: Gemeente Amersfoort.

Gemeente Amersfoort (2008). Fietsstimuleringsplan Amersfoort 2008. Amersfoort: Gemeente Amersfoort.

Gemeente Amsterdam (2012). Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Den Haag (2011). Meerjarenprogramma fiets 2011 t/m 2014. Den Haag: Gemeente Den Haag.

Gemeente Groningen (2014). Evaluatie pilots “De Groninger Fietsenstandaard” Groningen: Gemeente Groningen.

Gemeente Haarlem (2007). Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur. Haarlem: Gemeente Haarlem.

Gemeente Leiden (2012). Masterplan Fietsparkeren Leiden centrum. *Stapsgewijs stallen op een hoger kwaliteitsniveau.* Leiden: Gemeente Leiden

Gemeente Utrecht (2002). Verder met de fiets. *Fietsnota 2002.* Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Zaanstad (2013). Zaanstad regelt tijdsduur fietsparkeren blauwe vakken in APV. Geraadpleegd via: https://www.zaanstad.nl/mozard/!suite05.scherm1070?mNwb=674&mNwc=1&mNch=2857895

Ligtermoet & Partners (2012). Doelgroepen in fietsbeleid. *Kennisoverzicht.* Gouda: Ligtermoet en Partners.

Slinger, W.M. en Metz, J.F. (2013). Terugblik: Parkeervraagstukken effectiever aanpakken met gedragskennis. Geraadpleegd via: http://www.kpvv.nl/KpVV/Terugblikken/Terugblik-Parkeervraagstukken-effectiever-aanpakken-met-gedragskennis.html

Slinger, W.M. en Metz, J.F. (2012). Bijeenkomst Aan de slag met verkeersvraagstukken effectief aanpakken met gedragskennis. Geraadpleegd via: http://www.kpvv.nl/Bijeenkomst-aanpakken-gedragskennis

Stam, E. (2007). Beleidsnotitie Fietsparkeren Gemeente Nijmegen. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.

Steunpunt Diversiteit & Leren i.o.v. Proeftuinen. Eisen voor kwaliteitsvolle evaluatie. Geraadpleegd via: http://www.diversiteitenleren.be/sites/default/files/Eisen_voor_kwaliteitsvolle_evaluatie.pdf

Tertoolen, G., Lankhuijzen, R. (2013). Onbewuste invloeden op gedrag. Beleidsimpuls verkeersveiligheid. Utrecht: XTNT Experts in Traffic and Transport.

Tertoolen, G., Swankhuizen, C., Vree, R. de, Ruijs, K. (2013). Grip op gedrag. *Inspiratie voor het vervolg van Beter Benutten.* Utrecht: XTNT Experts in Traffic and Transport.

Tiemeijer, W.L., Thomas, C.A., Prast, H.M. (red.)(2009). De menselijke beslisser. Over de psychologie van keuze en gedrag. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Uchelen, I.S. van (2003). SMART principe. Geraadpleegd via:
http://nl.wikipedia.org/wiki/SMART-principe

Bijlage I: Toelichting bij maatregelen

In deze bijlage zijn de achtergronden van de gedragsmaatregelen die kansen bieden voor fietsparkeren uitgelegd. De achtergronden zijn gegroepeerd op bron en staan op de zelfde volgorde als in het lijstje maatregelen. Voor alle gedragsmaatregelen geldt dat het implementeren vooral nog een creatief proces is, en dat er nog moet worden geleerd wat werkt en wat niet werkt aangezien er nog weinig tot niets in de praktijk is gebracht

Onderzoeksbureau XTNT heeft in een rapport met de titel "Onbewuste invloeden op gedrag" (Tertoolen en Lankhuijzen, 2013) een aantal aangrijpingspunten voor gedragsmaatregelen op een rijtje gezet. Van deze aangrijpingspunten zijn de volgende kansrijk voor fietsparkeren.

Reminders

Het bekendste voorbeeld van reminders in het verkeer is de inrichting van schoolomgevingen met kleurrijke paaltjes. Deze paaltjes herinneren een verkeersdeelnemer automatisch aan de aanwezigheid van een school. Dit principe kan in een andere vorm prima worden toegepast op fietsparkeren: introduceer een element in de openbare ruimte dat mensen attent maakt op een fietsenstalling.

Normen activeren

Mensen hebben intrinsiek bepaalde normen, deze worden alleen losgelaten als niks er op wijst dat deze normen voor anderen ook belangrijk zijn. Door het plaatsen van een lijntje of het aanleggen van een rode loper wordt duidelijk dat de norm wel belangrijk is voor anderen en mensen gaan zich er naar gedragen.

Prompting (the fun theory)

Het idee achter prompting is dat wanneer je iets leuk maakt om te doen, mensen het automatisch wel gaan doen. Een bekend voorbeeld zijn de "piano stairs" (zie youtube), waar men een trap in een piano veranderde om mensen aan te sporen met trap te nemen in plaats van de roltrap. Door te zoeken naar manieren om fietsen stallen of fietsen in de rekken zetten leuk te maken kan hier voor fietsparkeren invulling aan worden gegeven.

Angst aanjagen

Dit type maatregel wordt door gedragspsychologen "Fear appeals" genoemd. Bang maken voor verkeerd gedrag is een methode die in Nederland nog weinig (succesvol) is toegepast. Mensen bang maken dat ze hun fiets kwijtraken als ze hem niet netjes stallen zal ook alleen maar werken als de kans dat ze hun fiets kwijt kunnen raken aan di efstal klein is. Dit handvat is toch opgenomen omdat het in bepaalde situaties toch effectief zou kunnen zijn en daarom het vermelden waard is.

Uitdaging

Een effectieve manier om mensen betrokken te krijgen bij je doel is ze uitdagen om jouw doel te bereiken. Als mensen een uitdaging aangaan willen ze immers ook het gestelde doel bereiken, en op een gegeven moment wordt het doel van de uitdaging ook hun eigen doel. Voor fietsparkeren kan worden gedacht aan een uitdaging tot het behalen van een bepaald percentage bezetting of een maximumpercentage "foutparkeerders". Als beloning kan worden gedacht aan zadelhoesjes, fietsbellen of fietslampjes, of een korting bij de fietsenmaker, de bewaakte stalling of het koffiehuis.

De Amerikaanse gedragspsycholoog Robert B. Cialdini heeft op basis van eigen ondervindingen in de verkoopwereld een populairwetenschappelijk boek geschreven over de manieren waarop je mensen kunt beïnvloeden (Cialdini, 2009). Van de zes principes die hij hierin uiteenzette bieden de onderstaande principes kansen voor fietsparkeren.

Wederkerigheid

Het principe van wederkerigheid komt neer op het aloude "voor wat hoort wat". Goede doelen spelen hier regelmatig op in door bijvoorbeeld adresstickers met een acceptgiro voor een donatie mee te sturen. In dit geval: geef fietsers iets en ze voelen zich verplicht om iets terug te doen. Of beloon goed gedrag om dit te consolideren.

Sociale bewijskracht

Als er één schaap over de dam is volgen er meer, maar ook, niemand heeft hier nog geparkeerd, dus het zal wel niet mogen. Als ongewenst geplaatste fietsen dus opgeruimd zijn, zullen minder mensen de neiging hebben om hun fiets op die manier te plaatsen.

Sympathie

Mensen zijn eerder geneigd iets te doen voor een sympathiek persoon dan voor iemand die ze niet sympathiek vinden. Door in uitingen een sympathie wekkend figuur te gebruiken zal het doel van de uiting dus eerder worden bereikt.

Commitment & consistentie

Als men eenmaal A heeft gezegd, wil men ook B zeggen, en als men eenmaal een gewoonte heeft ontwikkeld houdt men daar ook aan vast. Als men dus de gewoonte heeft om fout te parkeren blijft men dat doen. Deze gewoonte moet dus worden doorbroken, bijvoorbeeld door het tijdelijk fysiek onmogelijk te maken om het gedrag te vertonen. Aan de andere kant: als men in de vorm van een actie aan gedrag is begonnen, wil men dit ook graag voortzetten.

In "De menselijke beslisser" heeft de WRR uitgebreid gedragspsychologische achtergronden gegeven voor beleidsmedewerkers (Tiemeijer, Thomas en Prast (red.), 2009). In dit boekwerk komen onder andere de volgende aanknopingspunten naar voren:

Redenatie

Psychologen kennen dit principe als "Need for cognition." Mensen hebben de behoefte aan een redenering om gedrag te vertonen. Gedrag vertonen zonder te weten waarom is moeilijk en het gedrag zal snel verdwijnen. Door aan te geven wat de reden is dat bepaald gedrag vertoond moet worden zal dit gedrag eerder en langduriger uitgevoerd worden.

Zekerheid

Het hebben van zekerheid is erg belangrijk voor mensen, psychologisch heet dit "Need for closure." Als men zeker weet dat men op een bepaalde plek waar het niet hoort de fiets wel kan parkeren zal men dit liever doen dan er op gokken dat hij misschien ook op een andere plek kan worden geplaatst. Wanneer mensen zekerheid krijgen dat er een bepaalde fietsparkeerplek vrij is zal deze mogelijkheid ineens aantrekkelijker worden.

Positief / negatief

Er zijn twee benaderingen om mensen goed te laten parkeren: afdwingen en motivatie geven om het te laten doen. In gedragspsychologische termen heet dit regulatiefocus met daaronder preventiefocus (ik moet niet foutparkeren omdat het niet mag) of promotiefocus (ik ga goed stallen omdat ik dat wil). Van deze twee is de Promotiefocus een stuk effectiever en deze heeft een langduriger effect. Door mensen te overtuigen van het voordeel van stallen op de (voor de overheid) gewenste manier zal dit gedrag dus beter realiseren.

Zelfcontrole

Mensen hebben slechts een beperkt "reservoir" aan zelfcontrole. Wanneer dit is opgebruikt, zullen principes worden losgelaten en zal gedrag dat men eigenlijk niet wil vertonen naar boven komen. Als men op het werk een slechte dag heeft gehad zal men zich bijvoorbeeld eerder slecht gedragen in het verkeer. Wanneer mensen te lang moeten zoeken naar een parkeerplek zal dit "reservoir" dus ook leeg raken en men zal de fiets dan toch maar fout parkeren. Maak dus voorspelbaar waar men de fiets kan plaatsen om te voorkomen dat men alsnog foutparkeert.

Hierna volgen nog de toelichtingen van de traditionele maatregelen uit tabel 2.2.1.1.

Bewaakte stallingen openen

Een bewaakte stalling is een afgesloten fietsenstalling waar een beveiliger / bewaker aanwezig is.

Beheerde stallingen openen

Een beheerde stalling is een (semi-) afgesloten fietsenstalling waar een beheerder aanwezig is, deze beheerder houdt wel een oogje in het zeil en houdt de stalling netjes, maar het is geen beveiliger.

Bewaakte / beheerde stallingen gratis maken

Om het gebruik van stallingen te vergroten en voornamelijk om het gebied rond de stalling aantrekkelijker te maken komt vaak in beleid terug dat bewaakte of beheerde stallingen gratis (of goedkoper) gemaakt worden.

Een mobiele fietsenstalling aanschaffen / inzetten

Op drukke momenten in de binnenstad is het goed om extra fietsparkeer plekken aan te bieden. Niet alleen omdat er meer mensen komen maar ook omdat op die momenten veel normale parkeerplekken niet bereikbaar zijn voor de fietsers.

Buurtstallingen of fietstrommels realiseren

Fietstrommels en buurtstallingen zijn collectieve fietsenstallingen in de buurt van de woning. Deze stallingen maken het straatbeeld minder rommelig en ze maken het bovendien mogelijk dat bewoners betere fietsen aanschaffen. Deze betere fiets zullen ze vervolgens op andere plekken (naar verwachting) ook beter parkeren.

Fietsklemmen toevoegen

Een ander woord voor fietsklemmen is fietsenrekken, in principe worden deze gebruikt voor iets langduriger parkeren. Bij het plaatsen van fietsklemmen is het nuttig om te zien of ze voldoen aan de normen van Stichting Fietsparkeur.

Fietsbeugels toevoegen

Fietsbeugels (ook bekend als fietsnietjes) zijn vooral goed voor kortdurend parkeren. Het plaatsen van fietsbeugels heeft bovendien minder impact op de Openbare Ruimte dan het plaatsen van een fietsenrek. Plaatst u fietsbeugels, kijkt u dan ook eens naar creatievere vormen dan de standaard, zie bijvoorbeeld onderstaande foto uit Zuidbroek (Gr.)

Afbeelding B4.1: Creatief vormgegeven fietsbeugels in Zuidbroek (Gr.) (foto: H.K.Lenting)

Weesfietsen verwijderen

Het verwijderen van weesfietsen kan veel capaciteit weer beschikbaar maken. De meest toegepaste manier om dit te doen is alle fietsen voorzien van stickers met de datum en de waarschuwing dat na (bijvoorbeeld) 28 dagen de fiets zal worden verwijderd. Meer over de aanpak van weesfietsen vindt u in de Fietsberaadnotitie “Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren” (Fietsberaad en Berenschot, 2012).

Verkeerd geplaatste fietsen verwijderen

Het verwijderen van verkeerd geplaatste fietsen heeft niet alleen effect op de fietsen die weggehaald worden. Als er nergens fietsen verkeerd geplaatst staan zullen aankomende fietsers ook minder snel hun fiets foutparkeren.

Fietsparkeervakken plaatsen

Het plaatsen van een fietsparkeervak is niets meer dan het reguleren van bestaand gedrag. Door er een lijntje omheen te zetten staan die fietsen opeens niet meer fout maar netjes geparkeerd. Een fietsparkeervak plaatsen op een plek waar eerder nooit fietsen werden geparkeerd zal naar verwachting weinig effect hebben.

Voor een indicatie van de kosten van verschillende fietsklemmen zie:
http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/lenfietsparkeur.pdf

Bronnen:

Cialdini, R.B. (2009). Invloed. De zes geheimen van het overtuigen. Den Haag: Academic Service.

Fietsberaad en Berenschot (2012). Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren. Utrecht: Fietsberaad. Geraadpleegd via: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadnotitie_juridische_aspecten_handhaving_fietsparkeren_versie2.pdf

Tertoolen, G., Lankhuijzen, R. (2013). Onbewuste invloeden op gedrag. Beleidsimpuls verkeersveiligheid. Utrecht: XTNT Experts in Traffic and Transport.

Tiemeijer, W.L., Thomas, C.A., Prast, H.M. (red.)(2009). De menselijke beslisser. Over de psychologie van keuze en gedrag. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Bijlage II: Kostenberekeningen

In deze bijlage staan twee rijtjes die kunnen worden gebruikt om tot een volledige kostenberekening van een project te komen.

BII.1 Kostenberekening stallingsvoorzieningen

Reken bij algehele herontwikkeling alleen het deel van de kosten dat specifiek aan de stalling is toe te schrijven.

Investering		
Aanschaf grond	€	
Bouwkundige investeringen	€	
Aanschaf voorzieningen		
Rekken	€	
Beheerdersruimte	€	
Servicevoorzieningen	€	
Ontwikkelingskosten exploitatiesysteem	€	
Aanschaf exploitatiesysteem	€	
	-------- +	
Totaal investeringskosten		€ .....
Exploitatie		
Gebruik exploitatiesysteem	€	
Personeelskosten		
Handhaving	€	
Beveiliging	€	
Administratieve kosten	€	
Gas / water / licht	€	
Huur / pacht locatie	€	
Overige vaste kosten	€	
	-------- +	
Totaal exploitatiekosten		€ .....
Onderhoud en beheer		
Regulier onderhoud	€	
(Voorziening voor) bijzonder onderhoud	€	
Beheer / schoonmaak	€	
	-------- +	
Totaal onderhoud en beheer		€ .....
Evaluatie		
Menskracht	€	
Benodigdheden	€	
	-------- +	
Totaal evaluatiekosten		€ .....
Opbrengsten en besparingen		
Inkomsten uit exploitatie	€	
Subsidies / crowdfunding *	€	
	-------- +	
Totaal opbrengsten en besparingen (subtot. × -1)		€ - .....
		-------- +
Totaal projectkosten		€ .....

BII.2 Kostenberekening overige maatregelen

Investering

Ontwikkelingskosten		
Research	€ ……	
Implementatie	€ ……	
Productiekosten	€ ……	
Uitvoeringskosten		
Menskracht	€ ……	
Benodigdheden	€ ……	
	-------- +	
Totaal investeringskosten		€ ……

Exploitatie

Verhoogde exploitatiekosten		
Door toegenomen drukte	€ ……	
Door toegenomen stroomverbruik	€ ……	
Door extra geboden services	€ ……	
	-------- +	
Totaal exploitatiekosten		€ ……

Onderhoud en beheer

Regulier onderhoud maatregel	€ ……	
(Voorziening voor) bijz. onderhoud maatregel	€ ……	
Verwijderingskosten (bij tijdelijke maatregel)	€ ……	
	-------- +	
Totaal onderhoud en beheer		€ ……

Evaluatie

Menskracht	€ ……	
Benodigdheden	€ ……	
	-------- +	
Totaal evaluatiekosten		€ ……

Opbrengsten en besparingen

Extra Inkomsten na maatregel (uit exploitatie)	€ ……	
Subsidies / crowdfunding *	€ ……	
Restwaarde (bij tijdelijke maatregel)	€ ……	
	-------- +	
Totaal opbrengsten en besparingen (subtot. × -1)		€ - ……
		-------- +
Totaal projectkosten		€ ……

* Alleen als een andere partij met dezelfde aanpak ruwweg dezelfde bedragen kan binnenhalen

Bronnen:

Berenschot (2011). Fietsparkeren bij stations. *Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong.*

Ministerie van I en M. Kenniscentrum Infomil. *De methodiek.* Geraadpleegd via: http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/ner/bijlagen-digitale/4-13-beschrijving/4-13-1-de-methodiek/

Bijlage III: Verslag groepsdiscussie fietsparkeren

Verslag Groepsdiscussie
9-12-2013
Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Deelnemers

Organisatoren:

Frans Bekhuis,
CROW Fietsberaad

Henk Lenting,
CROW Fietsberaad

Mark Stemerdink,
gemeente Amersfoort

Belangen-vertegenwoordigers:

Norbert van Zwetselaar,
namens de
binnenstadbewoners

Aart Klok, Fietsersbond

Rob van Streun,
Fietsersbond

Geënquêteerden:

Theo van der Linden

Henk Gillot

Aaltje de Goeij

Kalle Kaldenbach

Lucas Sturkenboom

C.J. Sturkenboom

Hans Marsman

Jos van Ophem

mevr. van Ophem

BIII.1 Welkom

BIII.2 Voorstelronde

Alle aanwezigen stellen zich voor en geven kort hun visie op fietsparke ren, De volgende visies en/of wensen worden (globaal) ten gehore gebracht:

- "Bij lang winkelen gebruik ik de bewaakte stallingen, kort parkeren doe ik bij de winkel. De hekjes die er staan bieden dan te weinig stallingsruimte. Daar kunnen maar 2 fietsen tegenaan."
- "Ik wil zo dicht mogelijk bij mijn bestemming goed kunnen parkeren, dat wil zeggen: op een daarvoor bestemde plek mijn fiets vast kunnen zetten aan een voorziening die mijn fiets niet beschadigt."
- "Kort parkeren moet beter mogelijk gemaakt worden."
- "De hekjes in de winkelstraten staan in de verkeerde richting. Haaks op de winkels zou beter en netter zijn."
- "De hele binnenstad moet vrij van fietsen worden, geparkeerde fietsen geven alleen maar overlast en beperken de doorstroming van voetgangers door het centrum. Ook blokkeren geparkeerde fietsen regelmatig de deuren van de Joriskerk."
- "Ik wil zo ver mogelijk door kunnen fietsen en voor de deur van mijn bestemming parkeren."
- "Het gedrag van fietsers moet beïnvloed worden."
- "De ruimte moet zo veelzijdig mogelijk te gebruiken zijn als parkeerplaats / fietsparkeerplaats / terras, de gemeente moet hiervoor durven om parkeerplaatsen op te heffen."
- "Met dubbelgebruik van ruimte, bijvoorbeeld laad- en losplaatsen na een bepaald tijdstip voor fietsparkeren gebruiken, kan ruimte worden gewonnen."
- "Er is te weinig parkeerruimte rond de markt."
- "De kwaliteit (vooral qua rekken en toegankelijkheid) en de kwantiteit van stallingen moet beter, er moet vooral een alternatief komen voor de opgeheven stalling achter de HEMA.
- "Goede (kwantitatief en kwalitatief) rekken in de openbare ruimte zijn erg belangrijk. Een modulair systeem waarmee heel snel op vraag kan worden ingespeeld zou ideaal zijn, fietsenrekken die je gewoon vast kunt klikken in de openbare ruimte: het "mobiele, multifunctionele fietsrek- systeem". De zelfde bevestigingspunten zou je ook kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld marktkramen of podia." De zelfde bevestigingspunten zou je ook kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld marktkramen."
- "Voor de fietser moet het goed duidelijk worden waar wel en waar niet geparkeerd mag worden, eigenlijk moeten fietsers onbewust gedwongen worden om goed te parkeren. Goede bewegwijzering, misschien zelfs inclusief het actuele aantal vrije plekken, is hie rin belangrijk."
- "Het zou fijn zijn als de stallingen langer open zijn."

BIII.3 De gemeente

De visie van de gemeente Amersfoort bestaat uit twee delen die behoorlijk tegenstrijdig kunnen zijn:

- De gemeente wil stimuleren dat mensen op de fiets naar de stad komen;
- De binnenstad moet vooral aantrekkelijk en toegankelijk zijn.

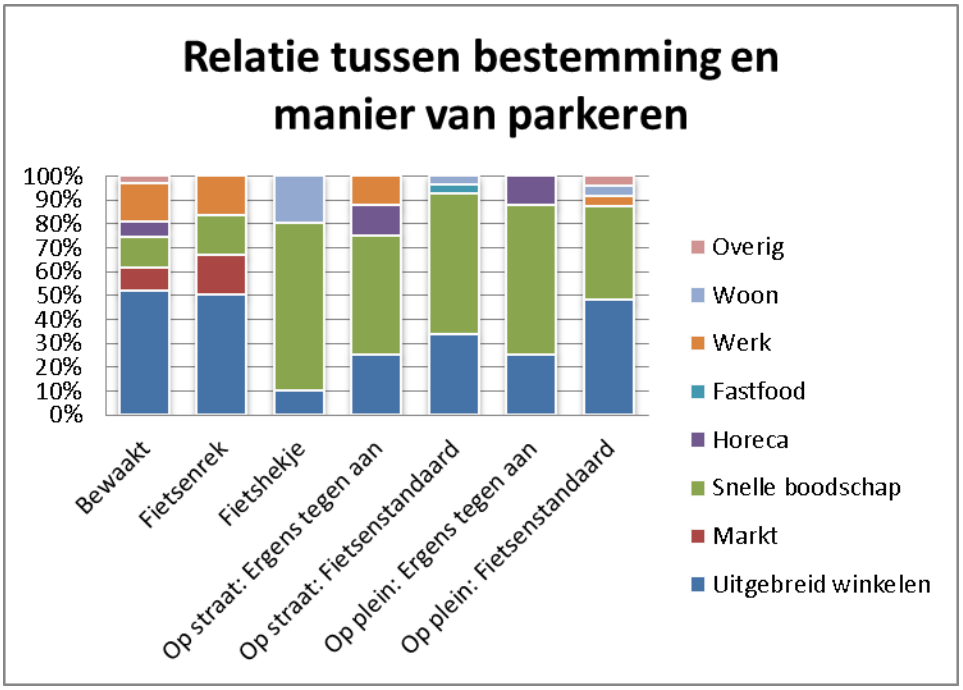
Toegankelijkheid is hierin een belangrijk item, toegankelijkheid voor fietsers betekend dat de binnenstad minder toegankelijk is voor voetgangers en andersom.

Voor de aanpak van het fietsparkeren heeft de gemeente 0,5 miljoen beschikbaar om kosteneffectieve maatregelen mee te treffen.

BIII.4 Resultaten enquête

De volgende uitkomsten van de enquête worden gepresenteerd.

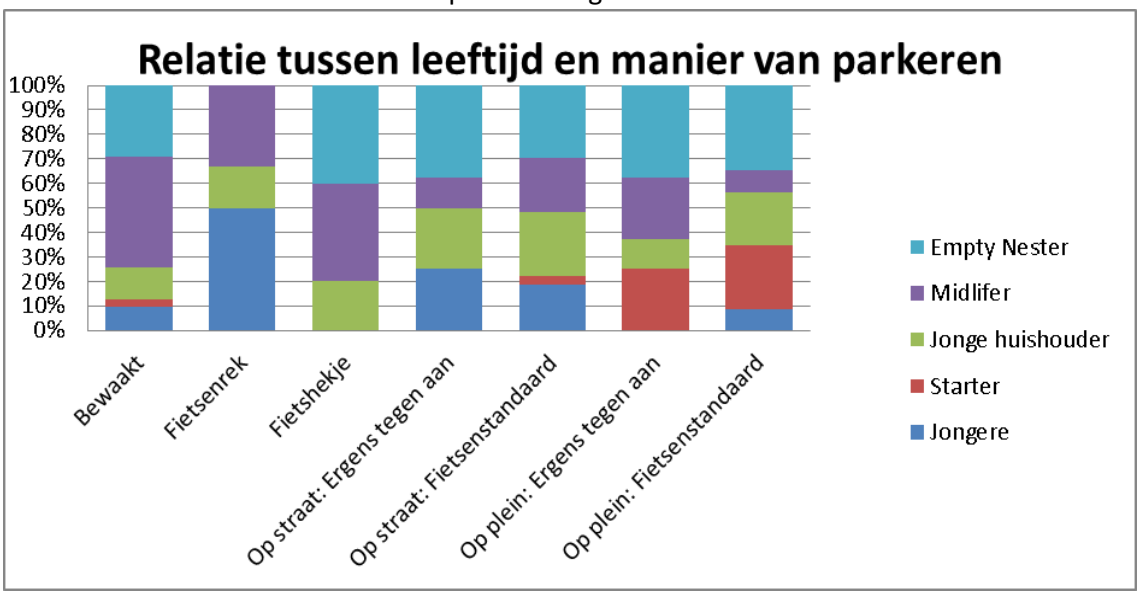
Figuur BIII.1 zet horizontaal de verschillende manieren van parkeren uit tegen verticaal de bestemming van de respondenten. Opvallend in de resultaten in de figuur is dat de fietsenrekken en de bewaakte stallingen vooral gebruikt worden door mensen die uitgebreid gaan winkelen, terwijl de overige parkeermanieren vooral toegepast worden door mensen die voor een snelle boodschap in het centrum zijn. Het behoorlijk hoge percentage mensen die langdurig op een plein parkeren laat zien dat deze scheiding niet zwart-wit is.



Figuur BIII.1: Relatie tussen bestemming en type parkeren in Amersfoort

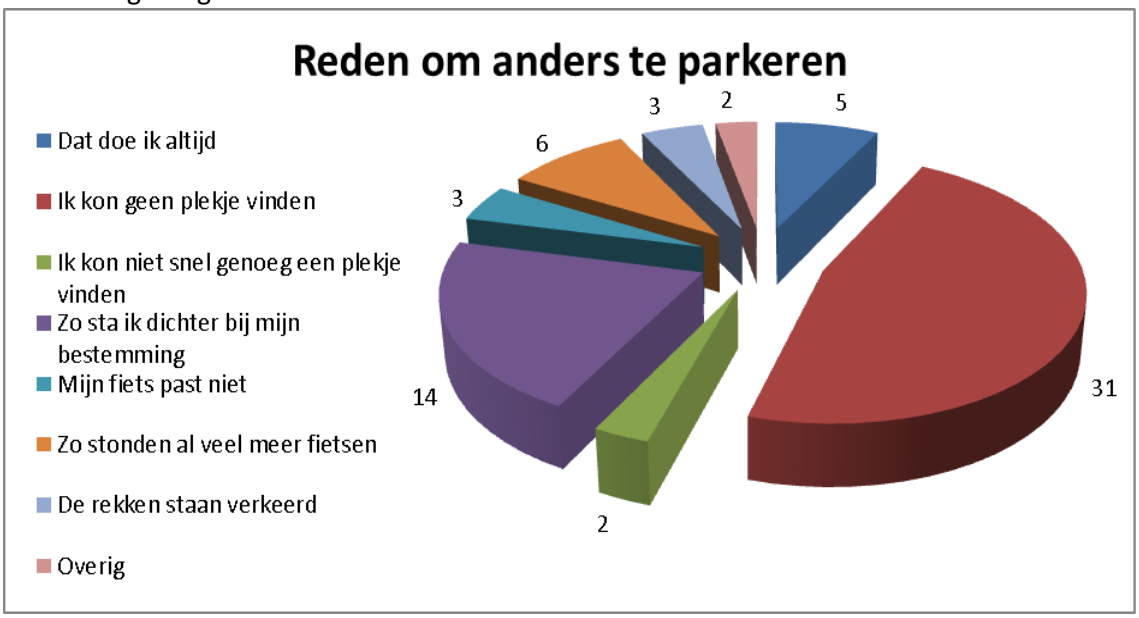
In de relatie tussen parkeerwijze (horizontaal) en levensfase (verticaal) vallen drie dingen vooral op:

- Veel jongeren hebben hun fiets in een fietsenrek geparkeerd;
- Geen jongere heeft de fiets tegen een fietshekje of op een plein ergens tegen aan geparkeerd;
- Geen empty nester heeft in een fietsenrek geparkeerd, dit wordt vooral veroorzaakt door de angst voor een krom voorwiel en de lichamelijke inspanning die nodig is voor het parkeren in een fietsenrek. Onderzoek heeft overigens aangetoond dat een fietswiel in een modern rek alleen krom wordt als de fiets met opzet wordt gemolesteerd.



Figuur BIII.2: Relatie tussen leeftijd en type parkeren in Amersfoort

Figuur BIII.3 hieronder geeft aan welke reden men gaf om niet in een rek, aan een hek, of in een bewaakte fietsenstalling te parkeren. Opvallend is dat bijna 50 % van deze mensen aangaven zo te hebben geparkeerd omdat ze geen betere plek konden vinden, wat laat zien dat men wel bereid is om "goed" te parkeren. Vaak wordt gewezen op het feit dat veel fietsen niet in een rek kunnen staan, maar hier wordt dat slechts door 5 % van de respondenten als reden aangedragen.



Figuur BIII.3: Redenen om niet aan een rek, in een hek of in een bewaakte stalling te parkeren

BIII.5 Reacties op enquête

Fietsenstallingen in Amersfoort moeten herkenbaar worden in het straatbeeld, en een herkenbaar beeldmerk krijgen. De kleurstelling die hiervoor wordt gekozen bij de bewaakte stallingen kan dan doorgezet worden in de andere voorzieningen (rekken en hekken) zodat deze ook snel herkenbaar zijn als fietsparkeerplaats.

In grafiek I.1 vallen ook de werknemers op, voor veel werknemers in het centrum blijken de bewaakte stallingen geen optie, aangezien de openingstijden van die stallingen te beperkt zijn voor deze doelgroep: de stalling is nog dicht als deze mensen beginnen met werken. Dit betekent vermoedelijk dat deze mensen de beste parkeerplekken in het centrum de hele dag bezet houden, waardoor hier dus momenteel kansen blijven liggen.

Ook in de binnenstad nemen weesfietsen een deel van de aanwezige plekken in beslag. Wrakken kunnen nu al gemeld worden bij de gemeente via het meldpunt woonomgeving. Op dit moment is er nog geen regeling waarbij stallen langer dan bijvoorbeeld 21 dagen verboden is. Daar zitten nogal wat juridische haken en ogen aan om dat in te voeren.

BIII.6 Reacties op specifieke situaties

In dit deel van de avond was er gelegenheid om een reactie te geven op een aantal specifieke situaties. Deze gesprekken werden gevoerd aan de hand van een aantal foto's uit de binnenstad van Amersfoort.

Kop van de Utrechtsestraat

Op het pleintje dat bij het kruispunt van de Utrechtsestraat met de stadsring ligt, staat vaak een wirwar van geparkeerde fietsen. De eerste reactie van de aanwezigen was dat dit logisch is aangezien hier niet verder mag worden gefietst, en er niet gewezen wordt op een goede plek om de fiets dan neer te zetten. Hier kunnen geen rekken worden geplaatst aangezien de ruimte tot 11 uur's ochtends wordt gebruikt voor bevoorrading. Misschien zijn er kansen voor een fietsenstalling boven de winkels of in het gebouw van de SNS bank aan de andere kant van de stadsring.

Fietsen voor de HEMA

Voor de gevel van de HEMA staan altijd een aantal fietsen netjes in een rijtje. Iemand merkt op dat de meeste fietsen hier maar heel kort staan. Op de suggestie om een lijntje te trekken om deze groep fietsen heen en op deze manier een fietsparkeervak te maken komen gemengde reacties. De helft van de groep vindt het een goed idee omdat het helpt om nog een stukje netter te parkeren, de andere helft lijkt het beter als er meer gestuurd wordt op de parkeerplek en mensen met behulp van een vak juist over worden gehaald om aan de kant van de rijloper te parkeren, zodat loopruimte vrij blijft langs de etalage. Vanuit de psychologie lijkt dit prima mogelijk, zodra de eerste fietsen in het vak staan zal de rest volgen, maar zodra iemand weer op de oude plek gaat parkeren kan dit effect ook snel weer te niet gedaan worden. De groep vraagt zich bovendien af of alleen een lijntje trekken wel effectief is en zou het liefst een combinatie zien tussen een getekend vak en (haaks op de weg geplaatste) fietshekjes. Ervaringen in andere steden leren ons dat sturen op waar men de fiets neerzet in beperkte mate mogelijk is, en dat de effectiviteit van het fietsvak verdwijnt als de parkeerdruk te hoog is. In deze voorzieningen kan ook plaats geboden worden aan brommers en buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen.

De bewaakte stallingen

Eerder is al iets gezegd over het introduceren van een beeldmerk voor de stallingen in Amersfoort. Dit beeldmerk moet echter niet alleen vlak bij de stallingen worden toegepast. Een deel van het probleem is dat op dit moment weinig verwijzing naar de stallingen is. Fietsers moeten al in hun fietsroute geattendeerd worden op de bewaakte fietsenstallingen en daar heen geleid worden. Dit kan dus ook betekenen dat men een andere route en een andere (tussen-) bestemming krijgt.

Het zichtbaar en vindbaar maken van de stallingen is nog maar een eerste stap, vervolgens moet gezorgd worden dat mensen de stallingen gaan gebruiken en blijven gebruiken. Het lijkt de groep een goed idee om meet een stempelkaart systeem mensen na 10 of 20 keer parkeren een beloning in de vorm van bijvoorbeeld een consumptie te geven.

Op dit moment zijn er geen knooppuntenroutes die door (of naar) het centrum van Amersfoort lopen. Amersfoort zou moeten zorgen dat dit wel het geval wordt, en dat toekomstige routes ook aansluiten op de aangeboden parkeervoorzieningen.

BIII.7 Verdere opmerkingen

De gemeente moet meer communiceren over de oplaadpunten voor elektrische fietsen die in de binnenstad aanwezig zijn.

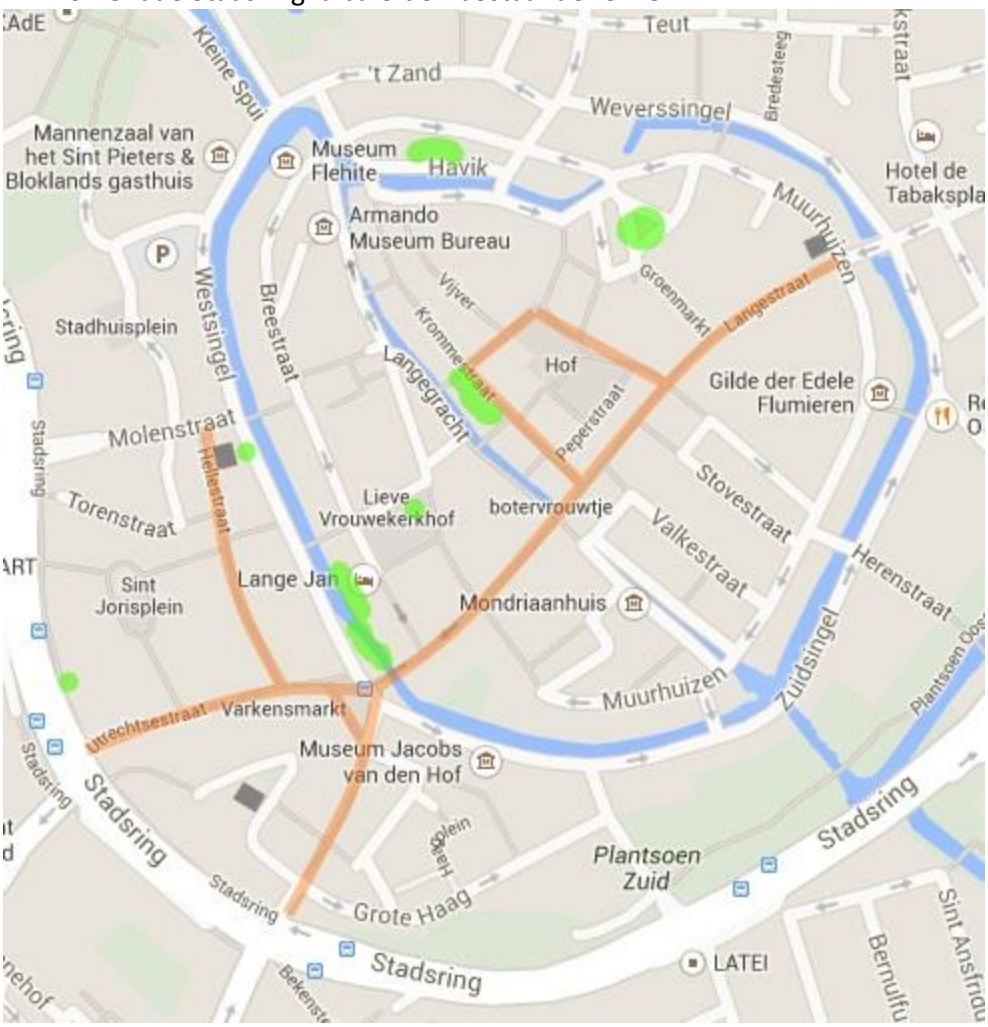
De binnenstad van Amersfoort is met uitzondering van een paar dagen in het jaar waarop evenementen georganiseerd worden niet druk genoeg voor een algeheel verbod op het parkeren van fietsen. De groep is het er echter wel over eens dat het goed zou zijn als bepaalde plekken werden aangewezen voor het parkeren van de fiets, en dat daarmee andere plekken ook uitgesloten zouden worden. En zoals al eerder aangegeven, als ergens een beperking is moet wel duidelijk zijn waar wél geparkeerd mag / moet worden.

In andere gemeenten wordt geëxperimenteerd met fietsparkeervakken door middel van belichting. In de donkere uren kan dat mogelijk werken, bijvoorbeeld op de Hof.

BIII.8 Kansrijke locaties

Om gebruik te maken van de aanwezige lokale expertise hebben we ook gezamenlijk naar de kaart van het centrum van Amersfoort gekeken, om te bepalen wat kansrijke locaties zouden zijn voor fietsparkeren. Op de afbeelding hieronder staat in oranje het belangrijkste winkelgebied, in grijs staan de huidige en voormalige stallingen aangegeven, en in het groen staan de locaties aangegeven die volgens de bewoners kansrijk zijn. Hierbij is vooral gekeken naar ruimte, of de locatie qua routing ook interessant is zal bekeken moeten worden.

Genoemd zijn
- Appelmarkt, met name voor bezoek aan de Markt;
- Havik: idem;
- Gracht achter de Krommestraat, stallen boven het water;
- Westsingel: terugbrengen verdwenen rekken;
- Promenade Stadsring: uitbreiden bestaande rekken.



Afbeelding BIII.1: Centrum met winkelgebied en huidige en kansrijke stallingslocaties

BIII.9 Conclusie

De conclusie van de avond was dat we veel van elkaar hebben kunnen leren over fietsparkeren. Voor de gemeente heeft de avond veel munitie opgeleverd in de probleemanalyse en de daarop volgende stappen richting een beter fietsparkeerbeleid met bijbehorende maatregelen voor het centrum van Amersfoort.

Bijlage IV: Overzicht gebruikte internetenquête

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Fijn dat u wilt meewerken aan ons onderzoek naar fietsparkeren in het centrum van Amersfoort. Het invullen kost u maar een paar minuten.

Door het invullen geeft u ons inzicht in hoe en door wie de huidige stallingen worden gebruikt. Zo kunnen wij nieuwe plannen zo goed mogelijk af stemmen op uw wensen.

Onder de deelnemers aan het onderzoek verloten we tien VVV cadeaubonnen t.w.v. € 25,-. De winnaars ontvangen persoonlijk bericht. Uw gegevens worden vertrouwelijk behandeld.

*Vereist

Hoe komt u meestal naar het centrum van Amersfoort? *

- Op de fiets
- Met de auto
- Met het OV
- Lopend
- Anders:

Amersfoort FIETS BERAAD

Doorgaan »

5% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.

Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

We willen u vragen om de rest van de vragen te beantwoorden voor de laatste keer dat u op de fiets in het centrum van Amersfoort was. Dit was waarschijnlijk het moment waarop we u hebben gevraagd om mee te doen aan dit onderzoek.
Kunt u deze laatste keer niet meer herinneren, beantwoordt u dan de vragen voor hoe u dingen meestal doet in het centrum van Amersfoort.

« Vorige Doorgaan »

11% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.

Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarvoor was u in het centrum? *
(kies hier de belangrijkste reden van uw bezoek)

- Om uitgebreid te winkelen
- Voor de markt
- Voor een snelle boodschap
- Voor de horeca (geen fastfood)
- Voor fastfood
- Voor werk
- Ik woon in het centrum
- Anders:

« Vorige Doorgaan »

16% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.

Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waar had u uw fiets geparkeerd? *

- In een gratis bewaakte fietsenstalling
- Buiten in een fietsenrek
- In een winkelstraat: tegen een fietshekje
- In een winkelstraat: ergens tegenaan
- In een winkelstraat: op de standaard van de fiets
- Op een plein: ergens tegenaan
- Op een plein: op de standaard van de fiets
- Anders:

« Vorige | Doorgaan »

22% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Parkeert u altijd in een bewaakte stalling? *

- Ja, omdat ...
- Nee, maar nu wel omdat ...

*

(meerdere antwoorden mogelijk)

- mijn fiets dan veilig is tegen diefstal
- mijn fiets dan niet beschadigd
- mijn fiets daar droog staat
- ik daar zeker een plek heb
- de stalling op mijn route ligt
- dat zo hoort / dat netter is
- Anders:

volgende pagina

« Vorige | Doorgaan »

27% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarom heeft u uw fiets in een rek of tegen een hekje geparkeerd? *
(kies de beste optie)

- Dat doe ik altijd
- Dat probeer ik altijd te doen
- Dan kan ik mijn fiets vast maken
- Ik vond daar toevallig een vrij plekje
- Dit was op mijn route
- Dan wordt mijn fiets niet verwijderd
- Dan valt mijn fiets niet om
- Anders:

volgende pagina

« Vorige | Doorgaan »

33% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarom parkeert u altijd in een rek? *
(meerdere antwoorden mogelijk)

- Omdat dat zo hoort
- Dan kan ik mijn fiets vastmaken
- Dit is op mijn route
- Dan wordt mijn fiets niet verwijderd
- Dan valt mijn fiets niet om
- Anders:

volgende pagina

« Vorige | Doorgaan »

38% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarom heeft u uw fiets zo geparkeerd? *
(kies de beste optie)

- Dat doe ik altijd
- Ik kon geen plekje in een rek of aan een hekje vinden
- Ik kon niet snel genoeg een plekje in een rek of aan een hekje vinden
- In een rek of aan een hekje parkeren kost te veel moeite
- In een rek of aan een hekje parkeren beschadigd mijn fiets
- Zo kon ik dicht genoeg bij mijn bestemming parkeren
- Mijn fiets past niet in het rek
- Omdat er al veel meer fietsen zo stonden
- Omdat de rekken niet op de goede plek staan
- Anders:

volgende pagina

« Vorige | Doorgaan »

44% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarom parkeert u nooit in een rek? *
(meerdere opties mogelijk)

- Dat vind ik onzin
- Dat kost te veel moeite
- Zo kan ik dichter bij mijn bestemming parkeren
- Mijn fiets past niet in een rek
- Anders beschadigt mijn fiets
- Anderen doen het ook niet
- Om lichamelijke redenen
- Omdat de rekken niet op de goede plek staan
- Anders:

« Vorige | Doorgaan »

50% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Waarom parkeert u nooit in een bewaakte stalling? *
(meerdere opties mogelijk)

- Dat vind ik onzin
- Dat kost te veel moeite
- Zo kan ik dichter bij mijn bestemming parkeren
- Mijn fiets past niet in een bewaakte stalling
- Anderen doen het ook niet
- Om lichamelijke redenen
- Ik weet niet waar de bewaakte stallingen zijn
- Ik kan niet goed in en uit de bewaakte stalling komen
- De openingstijden van de bewaakte stalling zijn te krap
- Anders:

volgende pagina

« Vorige | Doorgaan »

55% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Hoe waardevol is de fiets waarop u naar het centrum komt voor u? *

- Heel waardevol
- Redelijk waardevol
- Het is gewoon een gebruiksvoorwerp
- Als hij gestolen wordt haal ik wel weer een nieuwe

« Vorige | Doorgaan »

61% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Wat is uw postcode?
(wordt gebruikt om te kijken waarvandaan mensen naar het centrum van Amersfoort fietsen)

« Vorige | Doorgaan »

66% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Welke levensfase past het beste bij u? *
Kiest u de omschrijving die het best bij u of mensen van uw leeftijd past

- Jongeren (ik woon bij mijn ouders of op kamers)
- Starters (ik woon op mezelf)
- Jonge huishoudens (met kinderen op de basisschool)
- Midlife (met oudere kinderen)
- Empty Nesters (met kinderen die op zichzelf wonen)

« Vorige | Doorgaan »

72% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Wilt u kans maken op een VVV cadeaubon t.w.v. €25,- ? vul dan hier uw gegevens in (in ieder geval uw email adres) Uw gegevens worden vertrouwelijk behandeld.

Naam:

Email adres:

« Vorige | Doorgaan »

77% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

Zou uw willen meedoen aan een groepsdiscussie met andere Amersfoortse fietsers over fietsparkeren in de binnenstad? Op die manier hopen we meer te weten te komen over welke afwegingen fietsers maken bij het parkeren van hun fiets. Deze informatie helpt ons om het fietsparkeren in het centrum van Amersfoort te verbeteren.
Op basis van de antwoorden van deze enquête selecteren we de mensen die wordt uitgenodigd voor een groepsdiscussie.

- Ja
- Nee

« Vorige | Doorgaan »

83% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

*Vereist

U heeft aangegeven mee te willen werken aan een groepsdiscussie, op welke van de volgende momenten schikt dit u? *
Vink a.u.b. alle momenten aan dat u beschikbaar bent, de discussies worden gehouden op een locatie in het centrum van Amersfoort.

- [ ] Maandagavond 9 december: 20:00 - 21:30
- [ ] Dinsdagavond 10 december: 20:00 - 21:30
- [ ] Woensdagmiddag 11 december: 15:00 - 16:30
- [ ] Ik kan niet op bovenstaande momenten

« Vorige | Doorgaan »

88% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Stel, u bent voor één dag wethouder fietsparkeren in Amersfoort, wat zou u als eerste doen?
(welke wens zou u uitvoeren, welk probleem zou u oplossen en hoe zou u dit doen?)

« Vorige | Doorgaan »

94% voltooid

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Heeft u nog andere opmerkingen over het parkeren van de fiets in Amersfoort?

« Vorige | Verzenden

Verzend nooit wachtwoorden via Google Formulieren.

100%: u bent klaar.

Mogelijk gemaakt door Google Drive

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
Misbruik rapporteren - Servicevoorwaarden - Aanvullende voorwaarden

Fietsparkeren in het centrum van Amersfoort

Bedankt voor het invullen van deze vragenlijst. Uw antwoorden zijn bij ons binnenkomen. De winnaars van de VVV cadeaubonnen ontvangen na 5 December persoonlijk bericht.

Nog een reactie verzenden

Uw eigen formulier maken

Google Drive