rapport

Fietsen naar sport: een pilot bij M.M.H.C. Voordaan

Fietsstimulering door middel van zachte en harde maatregelen

11 december 2024

xtnt
Waar de reis begint

Inhoudsopgave

1. Sportclubbezoekers verleiden om te fietsen 3

2. Het proces in vogelvlucht 4

3. Vooronderzoek 5

4. Implementatie maatregelen 7

5. Monitoring 10

6. Conclusies en aanbevelingen 14

Colofon 17

1. Sportclubbezoekers verleiden om te fietsen

Er kan meer worden gefietst naar sportverenigingen. Oorzaken voor weinig fietsen zijn divers: zo kan de communicatie nog onvoldoende zijn om potentiële fietsers over de streep te trekken, maar ook routes en routing op sportterreinen zijn vaak niet op fietsers ingericht en worden als onveilig ervaren. Gemeenten hebben verschillende redenen om fietsstimulering bij sportverenigingen op te pakken, zoals parkeeroverlast in omliggende wijken of verduurzaming.

Er zijn al verschillende pilots uitgevoerd om fietsen bij sportverenigingen te stimuleren. Veel van deze pilots richten zich op communicatieve acties ('zachte maatregelen'). Tour de Force wil in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) deze ervaringen uitbouwen met pilots die zich ook richten op fysieke interventies in de ruimte ('harde maatregelen').

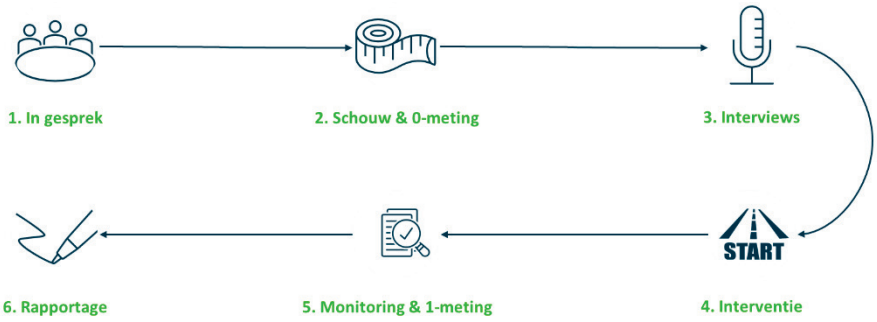
XTNT heeft daarom in opdracht van Tour de Force en het ministerie van IenW een pilot uitgevoerd bij voetbalclub M.M.H.C. Voordaan, een sportvereniging waar potentie is om meer mensen op de fiets naar de locatie toe te laten komen. De pilot bestaat uit een gecombineerde aanpak van communicatieve en ruimtelijke interventies om fietsen te stimuleren.

In dit rapport beschrijven wij de pilot bij M.M.H.C. Voordaan met bijbehorende conclusies en aanbevelingen. Eerst leest u over onze methodiek en vervolgens over het vooronderzoek dat wij hebben gedaan. Daarna beschrijven wij welke maatregelen we hebben uitgevoerd tijdens de pilot en de effecten die deze maatregelen hadden. Het rapport wordt afgesloten met een hoofdstuk met conclusies en aanbevelingen.

Wij bedanken in het bijzonder alle vrijwilligers en leden van de club M.M.H.C. Voordaan voor het ter beschikking stellen van de club en hun eigen tijd, voor het leveren van waardevolle input en voor het helpen bij de uitvoering van de pilot.

2. Het proces in vogelvlucht

Om te komen tot een onderbouwde pilot doorliepen we de stappen, zoals weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: het proces in vogelvlucht

1. In gesprek met de club

We zijn in gesprek gegaan met de voorzitter van de duurzaamheidscommissie bij M.M.H.C. Voordaan. In dit gesprek maakten we kennis met de club, brachten we de huidige en gewenste (verkeers)situatie rondom de club in beeld en haalden we relevante knelpunten en doelgroepen op.

2. Schouw en nulmeting

Tijdens een schouw observeerden we de huidige situatie rondom de sportvereniging op een drukke sportdag aan de hand van de human-factorbenadering (figuur 2). Volgens dit model is gedrag een gevolg van (1) wat je waarneemt, (2) hoe je de situatie begrijpt, (3) wat je (niet) kan en (4) van wat je zelf wilt doen. Daarbij beïnvloeden de (5) verwachtingen van een weggebruiker hoe hij een situatie waarneemt of begrijpt. Al deze onderdelen samen bepalen of men bepaald gedrag wel of niet uitvoert (6). Naast de observatie telden we met telslangen gedurende twee weken (waaronder 4 drukke wedstrijddagen) het aantal fietsers (en auto's) dat naar de club kwam. Dit vormde de nulmeting.

Figuur 2: schematische weergave van het Human Factor Model.

3. Interviews

Op de ochtend van de schouw zijn er ook clubleden- en bezoekers geïnterviewd op piekmomenten. Deze interviews zijn uitgevoerd door adviseurs van XTNT met hulp van diverse vrijwilligers van M.M.H.C. Voordaan. Deze interviews gaven inzicht in de motieven en weerstanden met betrekking tot het gewenste gedrag: met de fiets naar de sportclub reizen.

4. Interventie

Op basis van de gesprekken met de sportclub, de interviews en de schouw hadden we voldoende input om te komen tot een fysieke interventie, gecombineerd met communicatieve maatregelen. De interventie is ontwikkeld en geïmplementeerd.

5. Monitoring en eenmeting

Aan het einde van de pilot periode observeerden we nogmaals op de club hoe er gereageerd werd op de aanpassingen. Wederom zijn er gedurende twee weken (waaronder 4 drukke wedstrijddagen) telslangen neergelegd die het aantal fietsers (en auto's) registreerde. Dit vormde de eenmeting. Daarnaast hebben we een korte vragenlijst verspreid onder de (ouders van) clubleden met vragen over de subjectieve beleving van de maatregelen en het effect ervan.

6. Rapportage

De belangrijkste resultaten van dit gehele proces hebben we vastgelegd in dit rapport. Voor uitgebreidere rapportages verwijzen we naar bijlages.

3. Vooronderzoek

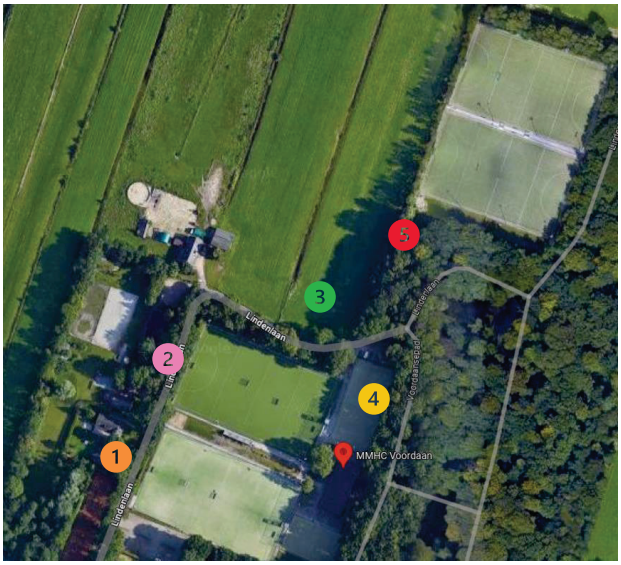
3.1 In gesprek met de club

De hockeyclub M.M.H.C. Voordaan ligt in Groenekan, een dorp in de gemeente de Bilt, en telt ongeveer 2000 leden die voornamelijk uit Utrecht Tuindorp en de Bilt komen. De club ligt dan ook tegen de noordoostrand van de stad Utrecht aan, in substedelijk gebied.

M.M.H.C. Voordaan is actief bezig met verduurzaming en heeft een commissie opgericht om de club de eerste circulaire hockeyclub van Nederland te maken. Projecten omvatten onder andere ledverlichting, zonnepanelen en het gebruik van oppervlaktewater voor het sproeien van de velden. Duurzaamheid wordt als een selling point van de club gezien en ook een groot deel van de leden vindt dit belangrijk. Voordaan wil zoveel mogelijk leden stimuleren om met de fiets naar de sportclub te komen, inclusief het uitpubliek. De focus op fietsen naar de sportclub wordt zowel gedreven door duurzaamheidsambities als door de huidige verkeerssituatie. Zo staan de twee parkeerplaatsen in het weekend overvol. De grootste drukte op de club is in het weekend; op een zaterdag en zondag komen er zo'n 48 teams naar Voordaan. Wanneer teams in de hoofdklasse spelen is het extra druk. De straat wordt dan afgezet met parkeerwachters en alleen mensen met een toegangskaart (de uitspelende teams) hebben dan toegang tot de parkeerplaats bij de club.

Profiel van M.M.H.C. Voordaan
Plaats: gemeente de Bilt
Ledenaantal: ±2000
Spelende teams: 116
Aantal hockeyvelden: 6
Aantal parkeerplekken (auto): ±50
Geschatte verhouding fiets/auto: 30/70
Start seizoen: week 36 - 2024

De inschatting van het bestuur is dat 20-30% met de fiets komt. De rest komt met de auto, vooral in het weekend wanneer de parkeerplaatsen overvol zijn. Er zijn diverse campagnes geweest om leden bewust te maken van hun vervoerskeuze naar de club, gedeeld via de website en sociale media kanalen. De club overweegt al aanpassingen in de omgeving om fietsen te stimuleren en autorijden te ontmoedigen, zoals het creëren van een 'auto te gast' straat aan de Lindenlaan.



Figuur 3: overzichtsfoto van de schouwlocaties

3.2 Schouw

Op zaterdagochtend 14 september 2024 werd er een schouw uitgevoerd op M.M.H.C. Voordaan van 09.00 tot 10.00 uur. Het weer was fris maar helder en zonnig, met een temperatuur rond de 15°C. De schouw vond plaats op vijf locaties rondom de club, namelijk op de parkeerplaats Lindenlaan (1), fietsenstalling Lindenlaan (2), parkeerplaats Voordaansepad (3), fietsenstalling Voordaansepad (4) en fietsenstalling achterste velden (5).
Algemene observaties tijdens de schouw waren dat er tussen 09.00 en 09.30 uur een piek van drukte was met voornamelijk auto's. Na 09.30 uur nam het verkeer met auto's af en de drukte met fietsers toe. Er werden geen gevaarlijke situaties of bijna-ongelukken waargenomen. Enkel bij de achterste parkeerplaats was het krap en kwamen er vooral onhandige, maar geen gevaarlijke, situaties voor.

De parkeerplaats bij de Lindenlaan (1) was rond 09.15 uur al vol. Auto's parkeerden buiten de aangegeven vakken. Na 10.00 uur kwamen er langzaam weer plekken vrij. De fietsenstalling bij de Lindenlaan (2) werd redelijk goed gebruikt, vooral door kinderen die op veld 1 en 2 moesten hockeyen. Er was nog voldoende ruimte voor extra fietsen. De parkeerplaats richting het Voordaansepad (3) stroomde rond 09.30 uur vol. Auto's parkeerden dubbel en langs de berm. Het was krap en auto's reden rakelings langs elkaar. De fietsenstalling aan het Voordaansepad (4) ligt centraal en werd daardoor goed gebruikt. Rond 10.00/11.00 uur begon deze stalling vol te lopen. Mensen parkeerden hun fietsen buiten de stalling en tegen het hek aan. Dit

oogde rommelig (figuur 4, 5). De fietsenstalling bij de achterste velden (5) had nog veel capaciteit over en werd vooral gebruikt door mensen die bij veld 3 en 4 moesten zijn.

Figuur 4 & 5: de fietsenstalling bij het Voordaansepad wordt goed gebruikt. Fietsen parkeren buiten de rekken.

3.3 Motieven en weerstanden analyse

Interviews met 83 mensen (26 uitpubliek, 57 thuispubliek) gaven inzicht in de motieven en weerstanden om met de fiets (of auto) naar de sportclub te komen. Uit de interviews bleek dat de meerderheid van de clubleden binnen 5 km afstand van de club woont. Dit werd ondersteund door de ledendata waaruit bleek dat 70% procent op 5 km afstand of minder van de club woont. Veel geïnterviewden van het thuispubliek (77%) gaven aan op de fiets naar Voordaan te komen. Toch valt er nog winst te behalen. Zo gaf 22% van het thuispubliek aan toch nog met de auto naar de club toe te komen.

Automobilisten waren met name ontevreden over het aantal parkeerplekken. Een enkeling benoemde ook de staat van de (achterste) parkeerplaats bij het Voordaansepad (zand en kuilen). Over de fietsparkeerplekken waren er wisselende meningen. Terwijl een deel van de geïnterviewden benoemde dat het fijn is dat het er veel zijn, benoemde een ander deel dat het er juist te weinig zijn. Een aantal mensen benoemde dat het in de verkeerssituatie rond Voordaan met kinderen toch spannend is, zeker op jonge leeftijd of als ze alleen moeten fietsen. Ook benoemden ze dat je altijd zelf goed moet opletten in de verkeerssituatie rond Voordaan omdat het soms wat chaotisch of onveilig kan zijn. Specifiek werd er door de geïnterviewden benoemd dat het bospad erg donker is en dat de Lindenlaan chaotisch, smal en druk is. Tabel 1 geeft de belangrijkste motieven en weerstanden aan voor het wel of niet op de fiets of met de auto komen.

Motivatie voor de fiets	Motivatie voor de auto
• Gezondheid • Korte reistijd • Comfort • Duurzaamheid • Gewoonte ('gebruik ik altijd) • Makkelijker parkeren	• Comfort • Korte reistijd • Nodig voor andere activiteiten en tijdsgebrek
Belemmering voor de fiets	**Belemmering voor de auto**
• Veiligheid omliggende omgeving: verkeerssituatie • Weer • Tijdsdruk (vroeg moeten spelen)	• Veiligheid omgeving: verkeerssituatie • Parkeren kost veel tijd

Tabel 1: kwadrant motieven en weerstanden m.b.t. reisgedrag naar M.M.H.C. Voordaan

Voor het volledige verslag van de gesprekken, de schouw en de interviews verwijzen we naar 'Samenvatting gesprek MMHC Voordaan, schouw en interviews'.

4. Implementatie maatregelen

4.1 Maatregelen in de fysieke ruimte

Op basis van de gesprekken, schouw en interviews dachten we na over een passende interventie. We keken daarbij naar de belangrijkste motivaties en weerstanden waar je met aanpassingen in de ruimte op in kan spelen. Twee motivaties voor fietsers die daarop aansloten waren het makkelijk kunnen parkeren en een stuk comfort. Voor automobilisten is de parkeerproblematiek juist een belemmering om met de auto te komen. Daarom besloten we om het parkeren voor fietsers aantrekkelijker te maken en om de situatie voor automobilisten onveranderd te laten. De veiligheid van de verkeerssituatie werd ook vaker benoemd (zowel als belemmering voor de auto als voor de fiets). We hebben gekeken naar maatregelen die hierop inspeelden, denk aan verlichting van het Voordaansepad. Maar in dat geval moeten ook de ecologische argumenten worden meegewogen. Bovendien betrof de verkeersveiligheid veel wegen naar de club toe, die verder van de club aflagen. Dat zou om een intensieve afstemming vragen met de gemeenten. Dergelijke maatregelen pasten niet in het tijdspad en het budget van de pilot en zouden voor een pilot erg ingrijpend zijn

Herinrichting fietsenstalling

Om de fietsenstalling efficiënter in te richten, hebben we bij de fietsenstalling naast het clubhuis een aparte parkeerplek gemaakt voor bakfietsen en scooters die normaliter veel ruimte innemen in de reguliere stallingsrekken. Ook is er meer ruimte gecreëerd tussen de stallingsplaatsen zodat mensen makkelijker hun fiets konden parkeren en een beter overzicht hadden van waar er nog plekken vrij waren. De maatregelen zijn uitgevoerd met tijdelijke krijtverf. Figuur 6 toont in de linker afbeeldingen de situatie bij Voordaan voor de maatregelen, en in de rechter abeeldingen de situatie na de maatregelen.

Figuur 6: Links: de situatie bij Voordaan voor de pilot. Rechts: de situatie bij Voordaan tijdens de pilot

Bij de fietsenstallingen hebben we stoepborden neergezet met een kaart van de club die alle fietsenstallingen aangaf. Hoewel clubleden vaak wel weten waar de fietsenstalling zijn, diende dit stoepbord als reminder dat het gewenst is om in een stalling te parkeren en niet daarbuiten.

Figuur 7: stoepbord met kaart van stallingsmogelijkheden bij de fietsenstalling.

4.2 Communicatiemaatregelen

Zowel uit de interviews als uit een doorrekening van de eerste tellussen leidden we af dat er al best veel gefietst werd naar Voordaan (maar liefst 60%!). We besloten gebruik te maken van dit positieve feit om ook de laatste groep over de streep te trekken. Voor de communicatiecampagne bij Voordaan is er daarom gekozen om gebruik te maken van de sociale norm. Uit psychologisch onderzoek blijkt dat deze norm communiceren effectief gedrag van anderen kan veranderen (Miller & Prentice, 2016[1]). De uitingen werden in de huisstijl van Voordaan gecreëerd door de visueel vormgever van de club en foto's van hockeyers van de club werden gebruikt om de campagne-uitingen te creëren. Het volgende hebben we gedaan:

- We creëerden posters en een banner in de stijl van Voordaan, waarop we de positieve norm van 60% communiceerden (figuur 8, 9, 10). Deze hingen we op in en rondom het clubhuis. De banner werd bevestigd aan een hek langs het pad richting clubhuis en sportvelden. Hier komt elke bezoeker en sporter langs.
- Ook bij de autoparkeerplaatsen zijn er stoepborden geplaatst met hierin de posters (figuur 9). Mensen die van de parkeerplaats af komen lopen, kunnen deze borden niet missen.
- We verspreidden berichten via sociale media op een tweetal momenten: tijdens de pilot en aan het einde van de pilot (figuur 11). Dit gebeurde via Instagram, Facebook en de Voordaan app.

Figuur 8 & 9: de posters die zijn opgehangen in en rondom het clubhuis van Voordaan en in de stoepborden bij elke parkeerplaats

[1] Miller, D. T. & Prentice, D. Changing Norms to Change Behavior (2016). Annual Review of Psychology, Vol. 67, pp. 339-361, 2016. DOI: http://dx.doi.org/10.1146/annurev-psych-010814-015013

Figuur 10: de banner die op twee plekken langs de velden is opgehangen bij Voordaan

Figuur 11: berichten op sociale media tijdens de pilot

5. Monitoring

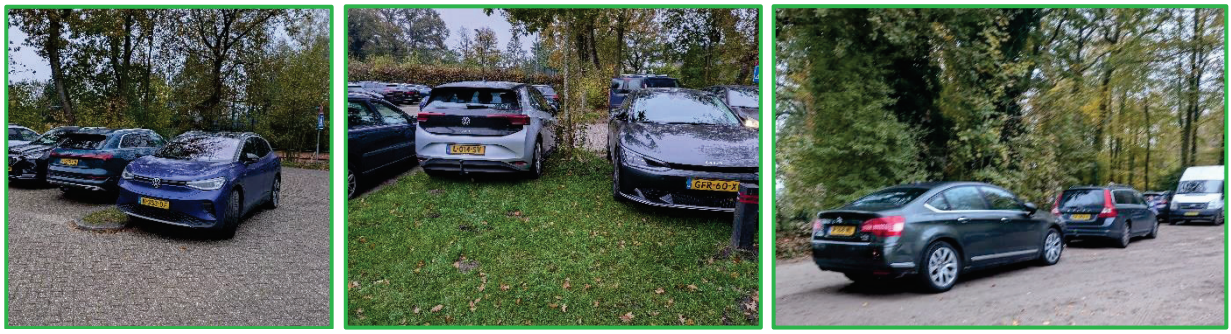
5.1 Observatie

Op zaterdagochtend 9 november 2024 hebben we op M.M.H.C. Voordaan van 9.00-10.00 de pilot geobserveerd. Het was een grijze, koude dag, maar droog. De temperatuur was ±6 graden.

Tijdens de schouw zagen we dat er goed gebruik werd gemaakt van het nieuwe vak voor de bakfietsen en scooters. Een enkele 'normale' fiets werd ook in het vak gezet. Hoewel het vak voor bakfietsen er aan het begin van de ochtend voor zorgde dat er geen bakfietsen in de normale stalling werden geplaatst, werden bakfietsen toch weer op andere plekken geparkeerd wanneer het vak met bakfietsen vol was (figuur 12, 13, 14). De maatregelen leken goed te worden begrepen en opgevolgd (indien mogelijk) door de meeste (bak)fietsers en scooter rijders. De kaart met extra stallingen gaf geen alternatieve parkeerplaats voor bakfietsen weer. Om te zorgen dat bakfietsen juist zouden worden geparkeerd, zouden hier meer parkeerplaatsen voor moeten worden gecreëerd.

Figuur 12, 13 & 14: Links: bakfietsen worden correct op de aangewezen plek geparkeerd. Midden/rechts: wanneer de parkeer-plek voor bakfietsen vol is, worden bakfietsen op andere plekken geparkeerd.

We zagen bij de eenmeting nog steeds dat veel auto's 'foutief' en in de berm geparkeerd stonden (zie figuur 15). Opvallend was dat bij het vertrekken er veel auto's in de berm geparkeerd stonden op de weg richting de achterste parkeerplaats, terwijl er juist veel parkeerplekken vrij waren. Het leek er op dat dit kwam doordat er een moment was waarop de tweede ploeg mensen al aankwam, terwijl de eerste nog niet van het park was vertrokken.



Figuur 15: auto's geparkeerd buiten de vakken

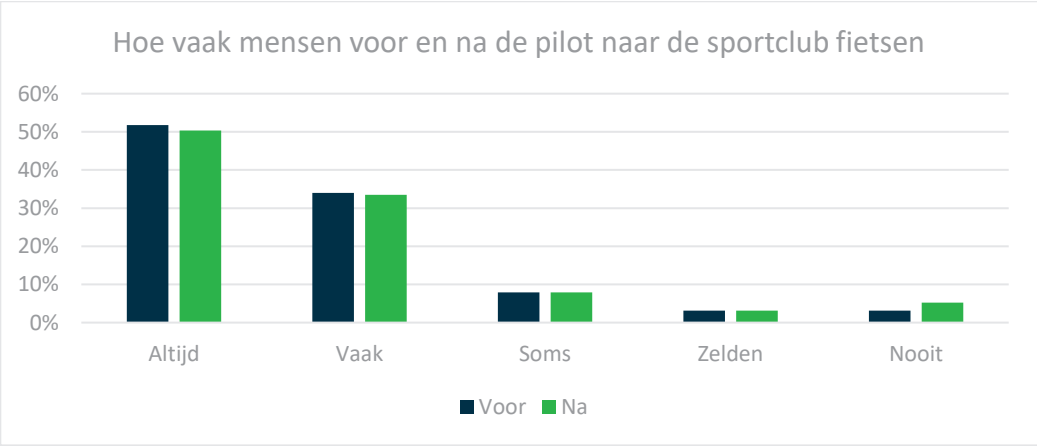
Uit korte gesprekken met aanwezigen bleek dat de meeste mensen de maatregelen en campagne-uitingen hadden opgemerkt, al waren er ook een aantal leden die de uitingen niet hadden gezien. Een deel van hen kwam er later op terug omdat zij wel hadden gezien dat er aanpassingen bij de fietsstalling waren gedaan. Een deel van de gesproken mensen was op de fiets, een ander deel was met de auto. De mensen die de campagne-uitingen hadden gezien maar niet op de fiets kwamen, zeiden dat de campagne ze wel aan het denken had gezet. Gedrag veranderen lukte een aantal mensen echter nog niet zo goed. Er werden door deze mensen verscheidene weerstanden benoemd zoals het nodig hebben van de auto voor andere activiteiten, tijdsdruk, verkeersonveiligheid (in het donker) of het hebben van meerdere jonge kinderen. Een aantal mensen

benoemden dat de campagne wel had geholpen met het veranderen van gedrag. Zo vertelde iemand dat hij aan het twijfelen was om met de auto te gaan, maar dat de gedachte aan de campagne toch een duwtje in de rug gaf om op de fiets te komen. Veel van de gesproken mensen benoemde expliciet dat zij de maatregelen en campagne-uitingen een goed initiatief vonden. Wanneer hiernaar gevraagd werd, benoemde een van de geïnterviewden dat een herinrichting van het kruispunt tussen de Groenekanseweg en de Wilhelminalaan nog zou kunnen hebben geholpen om fietsen te stimuleren. Dit kruispunt wordt namelijk als onveilig ervaren.

5.2 Hoe leeft de pilot onder de clubleden en -bezoekers?

Er is een korte vragenlijst verspreid onder de (ouders van) clubleden met vragen over de subjectieve beleving van de maatregelen en het effect ervan. De vragenlijst is door maar liefst 198 Voordaners ingevuld. De meeste Voordaners hebben alle pilot maatregelen gezien (35,1%), een deel heeft alleen de communicatie-uitingen gezien (29,3%) of juist de fysieke maatregelen (19,4%) en een deel heeft geen van de maatregelen gezien (16,2%).

We zien geen grote verschillen in het fietsgedrag van Voordaners voor en na de pilot. Er is wel een lichte afname te zien in het aantal mensen dat altijd fietst en een lichte toename in het aantal mensen dat nooit fietst, zie figuur 16.



Figuur 16: fietsgedrag voor en na de pilot

Toch geeft 39,4% van de Voordaners aan dat de campagne gestimuleerd heeft om vaker te fietsen. Een deel geeft aan dat dit komt door de communicatie (18,8%), een ander kleiner deel zegt dat dit komt door de fysieke aanpassingen (8,1%) en het overige deel geeft aan dat dit komt door de combinatie van maatregelen (12,5%).

Voor deze discrepantie zijn een aantal mogelijke verklaringen. Allereerst, kan het zijn dat de pilot niet stimuleerde om vaker te fietsen, maar wel heeft voorkomen dat er minder mensen zijn gaan fietsen als gevolg van de verslechterde weersomstandigheden (buffer). Ten opzichte van de eerste meting is het aanzienlijk kouder en natter geworden, wat ervoor gezorgd zou kunnen hebben dat er minder naar de club gefietst wordt (zie motieven en weerstanden analyse). Aangezien we maar een hele kleine verandering in de percentages zien, kan het betekenen dat de pilot toch een motiverend effect heeft gehad. Zo zien we dat deze vermindering in fietsers bij Voordaan minder is dan de neerwaartse trend in het totaal aantal gefietste kilometers tussen september 2023 en november 2023 voor heel Nederland. Ten opzichte van de 26% uit dit onderzoek, zien we dat in 2023 het aantal gefietste kilometers met 38,4% is afgenomen van 3,85 km per persoon per dag naar 2,85 km per persoon per dag (CBS, z.d.[2]). Volgende onderzoeken zouden gebruik kunnen maken van een controle groep om dit soort effecten beter te kunnen bekijken.

Eventueel zou het ook kunnen dat de gebruikte schaal het fietsgedrag niet precies genoeg meet. Dit kan betekenen dat mensen wel meer zijn gaan fietsen maar zichzelf nog steeds onder dezelfde categorie scharen. Ter illustratie: iemand die eerst twee keer in de week naar de sportclub fietste en daarna drie keer per week voor de fiets koos, zou zich in beide gevallen nog steeds in de categorie ‘vaak’ scharen en niet ineens onder ‘altijd’.

[2] Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.). Hoeveel fietsen inwoners van Nederland? Centraal Bureau Voor de Statistiek. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/fietsen

Ook kan het zijn dat de mensen die niet gemotiveerd werden door de pilot minder zijn gaan fietsen door bijvoorbeeld seizoens- en weersomstandigheden en de mensen die hier wel door gemotiveerd werden meer zijn gaan fietsen. Je krijgt een gemiddeld effect waardoor er geen verandering lijkt plaats te vinden.

Tot slot kan dit effect deels worden verklaard door een 'plafond effect': mensen die al altijd naar de club komen met de fiets (+-50%) kunnen niet nog vaker naar de club komen fietsen.

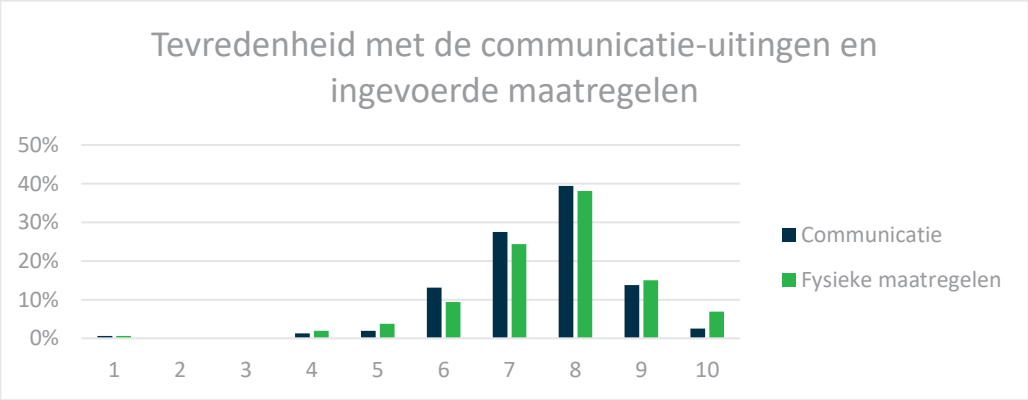
Begrijpen mensen waar hun (bak)fiets en/of scooter te parkeren na de ingevoerde maatregelen?
De ingevoerde maatregelen waren duidelijk en goed uitgevoerd. Maar liefst 95% van de mensen begrijpt waar zij na de maatregelen hun vervoermiddel moesten parkeren.

Kiezen mensen een andere fietsenstalling, als de ene fietsenstalling vol is?
Iets meer dan een derde van de Voordaners koos voor een andere fietsenstalling wanneer een eerdere fietsenstalling vol was (36,7%), en iets minder dan een derde niet (28,1%). De rest van de Voordaners blijft neutraal in deze stelling of geeft aan niet met de fiets te komen (35,3%).

Staan er nog regelmatig fietsen naast de rekken, nadat de maatregelen zijn ingevoerd?
Op basis van de antwoorden op de stelling blijkt dat een meerderheid van de respondenten (45%) het eens is met de stelling, terwijl een kleiner percentage van ongeveer 11,7% het niet eens is. Een aanzienlijk deel (44,4%) blijft neutraal over de stelling of weet het niet. Er lijken dus nog steeds wat fietsen verkeerd gestald te worden.

De wijzigingen rondom de fietsenstalling maken het aantrekkelijker om op de fiets naar de club te komen.
Voor een groot deel van de Voordaners hebben de wijzigingen rondom de fietsenstalling het aantrekkelijker gemaakt om op de fiets naar de club te komen (41,9%). Een groot deel blijft neutraal in deze stelling (41,3%) en de rest is het er (helemaal) mee oneens (16,9%).

Welk cijfer geef je de comunicatie-uitingen en ingevoerde maatregelen over het algemeen?
Mensen zijn zeer tevreden met de communicatie-uitingen en maatregelen. De meeste mensen beoordelen beiden met een 8 of hoger (figuur 17).



Figuur 17: de tevredenheid met de communicatie-uitingen en ingevoerde maatregelen

Open vraag
In de open opmerkingen wordt vaak benoemd dat de veiligheid van de wegen die leiden naar Voordaan verbeterd zou kunnen worden en dat het fijn zou zijn als het bospad zou worden verlicht. Ook benoemen veel Voordaners dat zij de pilot een goed initiatief vinden. Een aantal mensen geeft aan dat er redenen zijn (zoals het moeten meenemen van een keeperstas) waardoor zij niet op de fiets kunnen komen.

5.3 Tellingen en CO_2

Zowel bij de nulmeting (6 t/m 24 september) als bij de eenmeting (7 t/m 25 november) zijn er telslangen geplaatst op de Lindenlaan, net voor de parkeerplaats. Aangezien er (bijna) geen andere bestemmingen aan de weg liggen dan de sportclub, kan aangenomen worden dat het overgrote deel van de registraties sportclubbezoekers zijn.
In de tellingen van de motorvoertuigen zien we dat er een afname in het aantal auto's is geweest. Waar voor de pilot in september in de meetperiode in totaal 8243 motorvoertuigen zijn geregistreerd, zijn dit er na de pilot nog maar 7513; een procentuele afname van 8,9%.

In het aantal fietsers zien we echter ook een afname. Zo zijn er in september in totaal 8486 (brom)fietsers gemeten en in november waren dit er nog maar 6281, een procentuele afname van zo'n 26,0%.

Zowel het aantal fietsers als het aantal auto's is afgenomen. Het lijkt er dus op dat het aantal mensen dat zich naar de club verplaatst, sowieso verminderd is. Om meer mensen op de fiets te krijgen, lijkt nog niet te zijn gelukt. Mogelijk is een sterkere daling wel voorkomen. Doordat er geen controlegroep is gebruikt, kunnen we niet zeggen wat voor invloed het weer of het naderende einde van het seizoen heeft gehad op het fietsgedrag en of we een nog sterkere afname hadden gezien als de pilot er niet was geweest.

We kunnen dus helaas geen uitspraken doen over in hoeverre de pilot CO_2 uitstoot heeft verminderd. In de toekomst kan er nog een keer worden gemeten in dezelfde week in september maar dan een jaar later, omdat seizoens-en weerinvloeden dan een minder grote rol zullen spelen. Door de verminderde invloed van het weer zouden we beter kunnen zien of de pilot een verschil maakt in het fietsgedrag. Tegelijkertijd kan er dan ook worden gekeken naar de langdurige effecten van de pilot. Het is echter wel belangrijk dat de maatregelen uit de pilot in dat geval in stand worden gehouden.

Disclaimer
Het is belangrijk om de seizoensomstandigheden rond deze metingen in acht te nemen. Doordat het weer tijdens de nulmeting aanzienlijk warmer was en het langer licht was dan tijdens de eenmeting, is het moeilijk om de cijfers een-op-een met elkaar te vergelijken. Het is mogelijk dat meerdere fietsers in november het donkere Voordaansepad vermijden en over de Lindenlaan fietsen, terwijl ze in de zomer het Voordaansepad kiezen. Een toename van fietsers kan dan niet worden toegewezen aan de pilot. Om hier betere conclusies over te kunnen trekken, wordt aangeraden om de fysieke en campagnemaatregelen een jaar door te trekken (of te herhalen) en dan in hetzelfde seizoen een jaar laten nogmaals het aantal fietsers te meten.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusie

In de afgelopen maanden zijn we in opdracht van Tour de Force en het ministerie van IenW een samenwerking aangegaan met M.M.H.C. Voordaan om te komen tot een pilot die het fietsen naar de club stimuleert. Het is zondermeer een enthousiaste, proactieve club waarbij het doel van de pilot naadloos aansluit bij haar eigen missie. In goed gesprek met en met hulp van de club, clubleden, bezoekers en vrijwilligers zijn we gekomen tot wenselijke maatregelen, die we konden uitproberen en waar we vooral ook lering uit konden trekken.

Mogelijk een buffereffect

Zowel de data van de tellingen als de antwoorden uit de vragenlijst tonen niet aan dat de genomen maatregelen hebben geleid tot mensen die vaker op de fiets naar Voordaan komen. Tegelijkertijd is het ook mogelijk dat de daling van het aantal fietsers zonder de pilot groter was geweest en dat de pilot 'erger' heeft voorkomen. Mogelijke verklaringen voor het afnemen van het aantal fietsers, maar ook de automobilisten variëren van het langzaam aflopen van het buitenspeelseizoen, verslechterde weersomstandigheden tussen de nul- en de eenmeting en het verschil in daglichturen tussen de nul- en de eenmeting (fietsen in het donker van en naar de training is minder aantrekkelijk). Het is dan ook cruciaal om de metingen te herhalen in vergelijkbare seizoens- en weersomstandigheden om een nauwkeurigere vergelijking te kunnen maken en meer te kunnen zeggen over het effect van pilot.

Voordaners blij met de maatregelen, fietsen wordt aantrekkelijker

Het bleek dat het voor de meeste Voordaners duidelijk was waar ze hun (bak)fietsen en scooters in de nieuwe situatie konden parkeren. Ook in onze observatie zagen we dat de bakfietsen en scooters goed gebruik maakten van het vak en daarmee de fietsenstalling vrij hielden. Bovendien gaf bijna 42% van de respondenten in de vragenlijst aan dat de maatregelen het fietsen aantrekkelijker maakten en gaf een meerderheid zowel de fysieke aanpassingen als de communicatie-uitingen een 8 of hoger. De communicatie-uitingen zetten mensen in elk geval aan het denken en de fysieke maatregelen leidden tot een overzichtelijkere fietsenstalling.

Kans: verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid

Punt van aandacht, dat als een rode draad door de gehele pilot loopt, is de (subjectieve) veiligheid rondom fietsen. Voorafgaand aan de pilot en na de pilot hoorden we veel kritische geluiden terug van mensen die de veiligheid op de wegen rondom en naar Voordaan toe niet voldoende vonden. We zagen ook dat dat een belangrijke belemmerende factor was om zelf of kinderen te laten fietsen naar de club. Hier zijn met name het donkere bospad, het kruispunt tussen de Groenekanseweg en Wilhelminalaan en de smalle Lindenlaan voorbeelden van.

Draagvlak voor fietsstimulering

Tot slot moet niet onderschat worden wat de pilot in zijn geheel voor effect heeft gehad. Het laat zien dat fysieke aanpassingen, het interviewen op de club, het bevragen van mensen, het op posters zetten van eigen leden, dit thema op de agenda zetten. Mensen gaan er over praten en er wat van vinden. En mensen zijn blij dat er iets actief gebeurt, vooral als dat ten behoeve is van verkeersveiligheid.

Al met al is er draagvlak voor dit thema en de genomen maatregelen. De club heeft nu het concept, de campagne en (sommige) materialen in handen om de maatregelen door te zetten. Het advies zou zijn om (eventueel met steun vanuit de gemeente) door te gaan op deze weg en, indien mogelijk, de metingen te herhalen om betere uitspraken te kunnen doen over het effect. Elke extra verbetering bovenop deze maatregelen (bv. het verbeteren van de veiligheid) zorgt voor een alleen maar steviger pakket aan maatregelen om elke Voordaner op de fiets te krijgen. De club heeft al de ambitie uitgesproken om door te willen pakken en de maatregelen voor langere tijd in te voeren.

6.2 Aanbevelingen

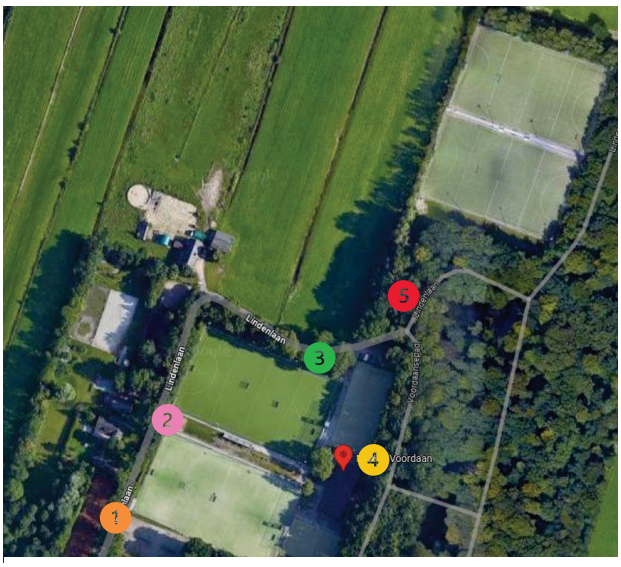
Gebruik de bestaande norm prominenter

In de huidige pilot hebben we gebruik gemaakt van de al bestaande norm binnen Voordaan door op de posters te communiceren: 6 op de 10 van de Voordaners fietst al naar Voordaan. Het enkel communiceren van de norm kan mensen al (onbewust) positief beïnvloeden doordat we als mensen geneigd zijn om bij de groep te willen horen. We adviseren de club om deze norm te blijven gebruiken en zelfs iets prominenter op posters en in berichten te zetten. Sterker nog, zelfs een norm van 70% benadert de realiteit en kan gerust gecommuniceerd worden.

Focus op de fietsfaciliteiten

Uit gesprekken met de clubleden en -bezoekers bleek dat de achterste parkeerplaats een puntje van ergernis is onder automobilisten, omdat het er krap is en er op piekmomenten parkeerplaatsen te weinig zijn. Vanuit het oogpunt van fietsstimulering adviseren we de club geen extra parkeerplekken te maken. We weten uit ervaring dat het maken van extra parkeerplaatsen het parkeerprobleem niet zo snel oplost. Het stimuleert mensen alleen maar om met de auto te komen, waardoor binnen de kortste keren ook de extra parkeerplekken in gebruik worden genomen en er opnieuw een parkeerprobleem ontstaat. Wel zou er eventueel gekeken kunnen worden of auto's wat makkelijker kunnen keren als ze van het parkeerterrein af willen rijden. Kijk verder vooral naar wat je kunt betekenen voor de fietser en hoe je deze nog beter kunt faciliteren.

Breid plekken voor bakfietsen en scooters uit



Figuur 18: cijfer 3 als optie voor een extra (bak)fiets en scooter vak

We zagen dat het vak voor (bak)fietsen en scooters goed gebruikt werd en snel volstond. Er zou door de club gekeken kunnen worden naar nog een extra (bak)fiets en scooter vak, bijvoorbeeld op cijfer 3 in figuur 18. De ondergrond leent zich hier niet voor verfsymbolen op de grond. Er zou dan een bord geplaatst moeten worden waarmee duidelijk wordt dat de plek voor (bak)fietsen en scooters is bedoeld. Op de plattegronden zou deze extra plek vervolgens ook aangegeven moeten worden.
De club heeft al plannen om een laadpaal voor elektrische fietsen en een reparatiepunt aan te leggen. Dit initiatief juichen we toe, omdat het de fietser nog meer faciliteert. Andere opties waarnaar gekeken kan worden zijn: goeie vastbindpunten voor (elektrische) fietsen of zelfs lockers waar mensen hun accu's veilig kunnen bewaren.

Zet de communicatie campagne door

Daarnaast toonden de antwoorden uit de vragenlijst dat enkel fysieke aanpassingen mensen nog niet zo bewust maakt van het pakken van de fiets naar de club. Juist de campagne in combinatie met de aanpassingen zorgt voor bewustwording. Het advies is aan de club om met enige regelmaat, en juist ook bij nieuwe aanpassingen, via de verschillende kanalen te communiceren over de fietsstimulerende maatregelen/aanpassingen en welk gedrag je vraagt van mensen (op de fiets naar de club komen). Echter, laat je niet meteen uit het veld slaan als mensen zelf aangeven dat de nieuwe maatregelen hun gedrag niet heeft veranderd. Veel van de keuzes die we als mensen maken, worden door onbewuste factoren beïnvloed. Zo kan een aanpassing in de omgeving zomaar wel effect hebben. Een objectieve meting (zoals tellingen) is altijd goed om te doen als je het effect van bepaalde maatregelen wilt onderzoeken.

Blijf met de club in gesprek over verkeersveiligheid

De (on)veiligheid op de wegen rondom en naar Voordaan toe blijft een factor in het feit of mensen wel of niet graag met de fiets naar de club komen. De club is hierover in gesprek met de gemeente. Vaak spelen er meerdere belangen, waardoor een

oplossing nog niet zo snel bedacht is (bv. omwonenden, ecologische belangen etc.). Het advies is om hierover met elkaar in gesprek te blijven en te blijven zoeken naar mogelijkheden binnen de kaders die er zijn.

Verleng de doorlooptijd van de pilots

Aan Tour de Force en het ministerie van IenW adviseren we om in de toekomst pilots als deze een langere doorlooptijd te gunnen. Zo kunnen fysieke en campagne maatregelen voor een langere periode ingezet worden en metingen in een vergelijkbare periode als de eerste nulmeting (september) herhaald worden. De gegevens geven dan een beter inzicht in het effect van de maatregelen en er kunnen uitspraken worden gedaan over de langetermijneffecten. Onderzoek over campagnes laat zien dat gedragsverandering langzaam tot stand komt (Renes et al., 2011[3]). Hoewel we geen toename in het aantal fietsers hebben geobserveerd naar aanleiding van de huidige maatregelen, zou het kunnen dat de maatregelen op termijn wel gedragsverandering teweeg brengen. Daarom is het belangrijk om op fietsstimulering in te blijven zetten. Idealiter implementeert Voordaan de maatregelen uit deze pilot voor een wat langere tijd. Wellicht kan zij samen met de gemeente zoeken naar financieringsmogelijkheden voor zaken als permanente verf, het spuiten van de lijnen en symbolen en het plaatsen van een bord bij een extra vak voor scooters en (bak)fietsen.

Werk samen met enthousiaste vrijwilligers

Tot slot adviseren we voor toekomstige pilots en projecten bij sportclubs of verenigingen om gebruik te maken van de vrijwilligers en hun enthousiasme. Zij kennen hun club, de leden en de situatie het best en zij raken veel gemakkelijker in gesprek met de clubleden en -bezoekers dan een buitenstaander. Bovendien worden argumenten en voorbeelden van mensen waarmee we ons verbonden voelen en waarin we ons herkennen eerder aangenomen dan van vreemden (peer-to-peer effect). Gebruik dus de leden, logo's en huisstijl in je communicatie. Hou er wel rekening mee dat de afstemming en coördinatie hierdoor meer tijd vraagt, aangezien vrijwilligers dit in hun vrije uren moeten oppakken. Het draagvlak en de uitstraling binnen de club is dat zeker de moeite waard.

[3] Renes, R.-J., van den Putte, B., van Breukelen, R., Loef, J., Otte, M., & Wennekers, C. (2011). Gedragsverandering via campagnes. Den Haag: Dienst Publiek en Communicatie, Ministerie van Algemene Zaken.

Colofon

© XTNT, Utrecht 2024
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder toestemming van XTNT.

Titel	Fietsen naar sport: een pilot bij M.M.H.C. Voordaan
Samengesteld door	Ilja Stoot, Nine Methorst
Projectnaam	Fietsen naar sport
Projectnummer	605-377
Datum	11 december 2024
Bestandsnaam	Pilot fietsen naar sport resultaten Voordaan -Eindversie
Contactadres voor deze Publicatie	Daalseplein 101 3511 SX UTRECHT

Elke reis heeft een vertrekpunt.
Als expert in mobiliteit, verkeer en gedrag verkent XTNT in nauwe samenwerking met haar opdrachtgevers de weg vooruit. XTNT anticipeert op toekomstige behoeften en creëert oplossingen voor morgen. Van stedelijke planning tot duurzaam vervoer, voor voetgangers, automobilisten en fietsers. Voor ons is niet alleen de bestemming belangrijk, maar zeker ook de reis ernaar toe.

www.xtnt.nl

XTNT Daalseplein 101, Utrecht

xtnt

Waar de reis begint