

rapport

Fietsen naar sport: een pilot bij VV Haarsteeg

Fietsstimulering door middel van zachte en harde maatregelen



11 december 2024



Inhoudsopgave

1.	Sportclubbezoekers verleiden om te fietsen	3
2.	Het proces in vogelvlucht	4
3.	Vooronderzoek	5
4.	Interventie	7
5.	Resultaten van de monitoring	11
6.	Conclusies en aanbevelingen	15
7.	Bijlage: de optimale variant	18
	Colofon	19

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').

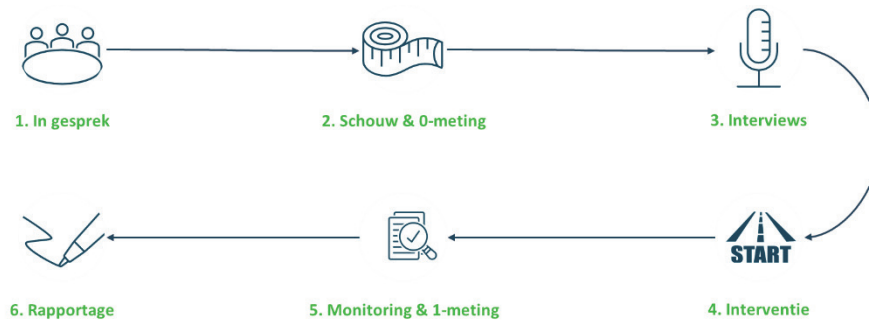
XTNT heeft daarom in opdracht van Tour de Force en het ministerie van IenW een pilot uitgevoerd bij voetbalclub VV Haarsteeg, een sportvereniging waar potentie is om meer mensen op de fiets naar de locatie toe te laten komen. De pilot bestaat uit een gecombineerde aanpak van communicatieve en ruimtelijke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

In dit rapport beschrijven wij de pilot bij VV Haarsteeg 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 VV Haarsteeg 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 het bestuurslid accommodatie en faciliteiten van VV Haarsteeg en een beleidsmedewerker verkeer van gemeente Heusden. 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 VV Haarsteeg. 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 ieder 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

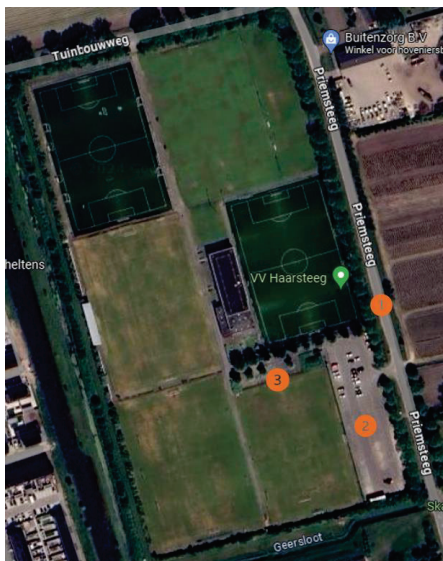
VV Haarsteeg ligt in de gemeente Heusden en telt ongeveer 1000 leden die voornamelijk uit de dorpen Vlijmen, Haarsteeg en de omgeving komen. De club ligt dan ook tussen deze twee dorpen in. De club zou de verkeerssituatie rondom de club graag verbeteren en de veiligheid voor fietsers verhogen. De club gaf aan de verkeerssituaties voornamelijk op zaterdagochtenden voor fietsers onveilig is. Veel leden en ouders komen met de auto, wat leidt tot parkeerproblemen en onoverzichtelijke situaties op de Priemsteeg. Fietsers en voetgangers moeten tussen de auto's door manoeuvreren, wat de veiligheid en het gevoel van veiligheid bij voornamelijk fietsers vermindert. De huidige fietsenstalling is vaak redelijk vol maar voldoet op het moment nog aan de vraag naar stallingsplekken.

Profiel van VV Haarsteeg

Plaats: gemeente Heusden
Ledenaantal: ±1000
Spelende teams: 60
Aantal voetbalvelden: 5
Aantal parkeerplekken: ±150
Geschatte verhouding fiets/auto: 60/40
Start seizoen: week 37 - 2024

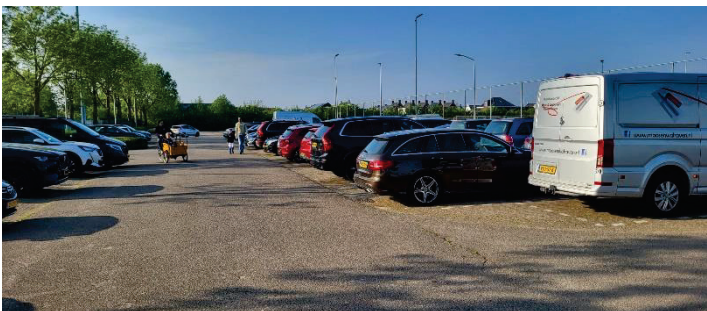
In een ideale situatie streeft de club ernaar dat alle thuisspelers, ouders en familieleden met de fiets naar de club komen. Er is behoefte aan meer bewustwording en een call-to-action om fietsen te stimuleren. Mogelijke oplossingen waar de club al over nadacht zijn aparte fietsstroken, een tijdelijk parkeerverbod en een eenrichtingsweg op de Priemsteeg.

3.2 Schouw



Figuur 3: overzichtsfoto van de schouwlocaties

Op zaterdagochtend 11 mei 2024 is er geschouwd op VV Haarsteeg van 8.00-9.30. Het was fris, maar de zon scheen en het belooft een zonnige en warme dag te worden (±25 graden). Er is op drie plekken geobserveerd: de Priemsteeg (1), het parkeerterrein (2) en de fietsenstalling (3). De schouw bevestigde de observaties van de clubleden: er komen veel mensen van VV Haarsteeg met de auto en er worden veel kinderen afgezet bij de toegangspoort naar de club. De Priemsteeg is een redelijk smalle 60 km/u weg zonder aparte fietspaden, wat leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers. Vooral op zaterdagochtenden is het erg druk en chaotisch. Des te drukker, des te meer auto's in verschillende richting over het parkeerterrein gaan en des te meer fietsers én auto's tegelijkertijd in én uitgaan waardoor de situatie onoverzichtelijker wordt en er een risico ontstaat op gevaarlijke situaties. Het fietsverkeer heeft geen duidelijke plek op het parkeerterrein en wordt daardoor soms door automobilisten over het hoofd gezien. Ook observeerden we dat er werd geparkeerd buiten de parkeervakken (langs hek en in de berm van de Priemsteeg) en dat er geen duidelijke fietsroute liep van de Priemsteeg naar de toegangspoort van het parkeerterrein en ook niet van het parkeerterrein naar de toegangspoort van de club. De huidige fietsenstalling oogt redelijk vol, maar vooral achteraan zijn er ook op drukke momenten vaak nog wat plekken. Doordat fietsen voor de ingang en in gangpaden van de fietsenstalling worden geparkeerd, is het lastig om de achterste fietsenrekken te bereiken.



Figuur 4: fietsers en voetgangers begeven zich samen op het parkeerterrein

3.3 Interviews

Interviews met 63 mensen (8 uitpubliek/uitspelers, 55 thuispubliek/thuisspelers) gaven inzicht in de motieven en weerstanden om met de fiets (of auto) naar de sportclub te komen. De meeste mensen wonen binnen 5 kilometer van de club, wat als fietsbare afstand wordt beschouwd. Er valt nog winst te behalen. Zo kwamen 21 van de 55 geïnterviewden (thuispubliek) altijd met de auto en nog eens 8 soms met de auto. Automobilisten waren ontevreden over de toegang tot de parkeerplaats vanwege onveiligheid en drukte. Fietsers waren over het algemeen tevreden, maar noemden verbeterpunten zoals de smalle poort en de rommelige fietsenstalling. Tabel 1 geeft de belangrijkste motieven en weerstanden weer voor het wel of niet op de fiets of met de auto komen.

Motivatie voor de fiets

- Comfort
- Korte reistijd
- Gewoonte ('gebruik ik altijd')
- Gezondheid
- Makkelijker parkeren
- Omdat het gewenst is
- Meer zelfstandigheid in wanneer je komt en gaat

Belemmering voor de fiets

- Veiligheid omliggende omgeving: verkeerssituatie
- Veiligheid parkeerterrein: drukte, irritatie aan auto's en zelfde ingang voor iedereen
- Weer

Motivatie voor de auto

- Comfort
- Korte reistijd
- Gewoonte ('gebruik ik altijd')
- Nodig voor andere activiteiten en tijdsgebrek
- Nodig voor spullen vervoeren
- Slecht ter been/fysieke beperking

Belemmering voor de auto

- Veiligheid parkeerterrein: drukte, zelfde ingang voor iedereen en een gebrek aan overzicht
- Parkeren kost veel tijd

Tabel 1: kwadrant motieven en weerstanden m.b.t. reisgedrag naar VV Haarsteeg

Voor het volledige verslag van de gesprekken, de schouw en de interviews verwijzen we naar 'Memo gesprek VV Haarsteeg, schouw & weerstanden en motieven analyse'.

4. Interventie

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. Een van de motivaties voor fietsers is het feit dat de fiets gemakkelijk te parkeren is. Voor automobilisten is de drukte en 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. Ook kozen we ervoor om een van de belemmeringen voor fietsers aan te pakken, namelijk de veiligheid in de omliggende omgeving en op het parkeerterrein.

Extra toegangspoort naar de fietsenstalling

De fietsenstalling kent oorspronkelijk een ingang. Deze ingang bevindt zich achteraan bij de fietsenstalling vlak bij de velden en het clubhuis (westkant). De ingang ligt daarmee in het zicht van bezoekers van de club. Mensen ervaren dit als veilig omdat het diefstal ontmoedigt, met name van elektrische fietsen. Het nadeel is dat fietsers hun fiets ook zo dicht mogelijk bij de ingang parkeren waardoor de ingang en doorgangen naar de rest van de fietsenstalling snel geblokkeerd raken (figuur 5, 6). Hierdoor wordt de fietsenstalling niet efficiënt gebruikt en wordt het snel rommelig. Daarom bedachten we om aan het begin van de fietsenstalling (oostkant) een tweede ingang te maken en de achterste, oorspronkelijk ingang (westkant) te gebruiken als uitgang (figuur 7). Zo vindt er een betere doorstroming van de fietsen plaats en kunnen fietsers nog steeds zo dicht mogelijk bij het clubhuis parkeren, maar ook makkelijker op elkaar aansluiten en de gehele fietsenstalling gebruiken. Helaas is er op het laatste moment afgezien van deze oplossing omdat er in die periode twee fietsen werden gestolen. De club gaat nu eerst extra camerabewaking installeren voordat ze de poort eruit halen. Het is dus geen onderdeel van de pilot geworden, maar staat wel nog op de planning bij de club.



Figuur 5 & 6: fietsen blokkeren de ingang en gangpaden in de fietsenstalling bij VV Haarsteeg



Figuur 7: schets van nieuwe bedachte situatie

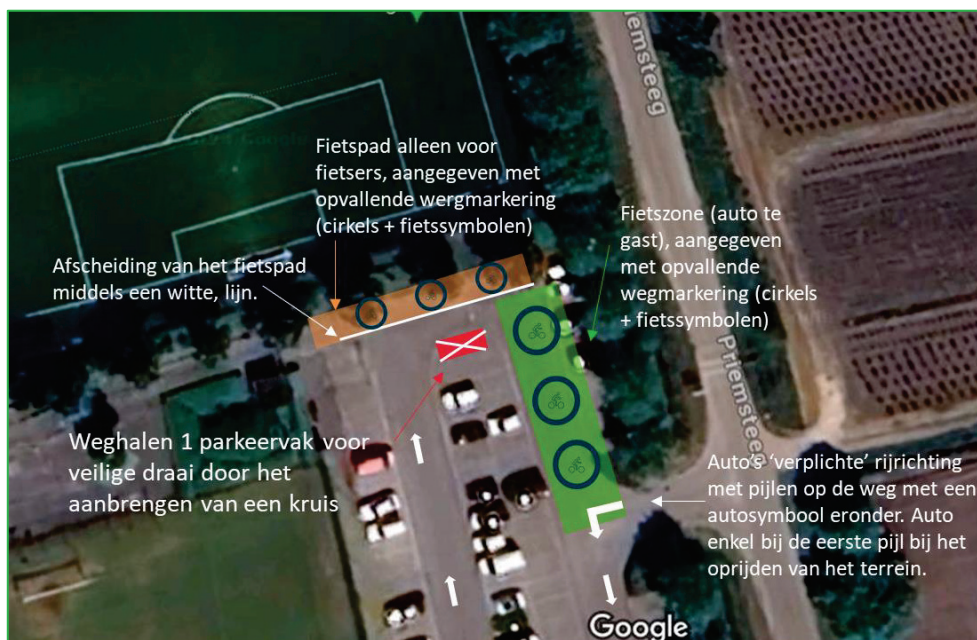
Eenrichtingsweg en fietszone op de parkeerplaats

In de oorspronkelijk situatie reden automobilisten en fietsers allebei via de Priemsteeg (ongescheiden) via dezelfde poort de parkeerplaats op. Fietsers sloegen direct rechts af. Automobilisten sloegen, zolang er parkeerplekken vrij waren dicht bij de ingang, rechts af. Naarmate het parkeerterrein voller raakte, gingen ze steeds vaker linksom. Met andere woorden, er was geen verplichte rijrichting en automobilisten kozen de snelste route naar een leeg parkeervak. Fietsers, automobilisten en voetgangers bewogen met name op het rechterstuk door elkaar (zie ook 'Memo gesprek VV Haarsteeg, schouw & weerstanden en motieven analyse').

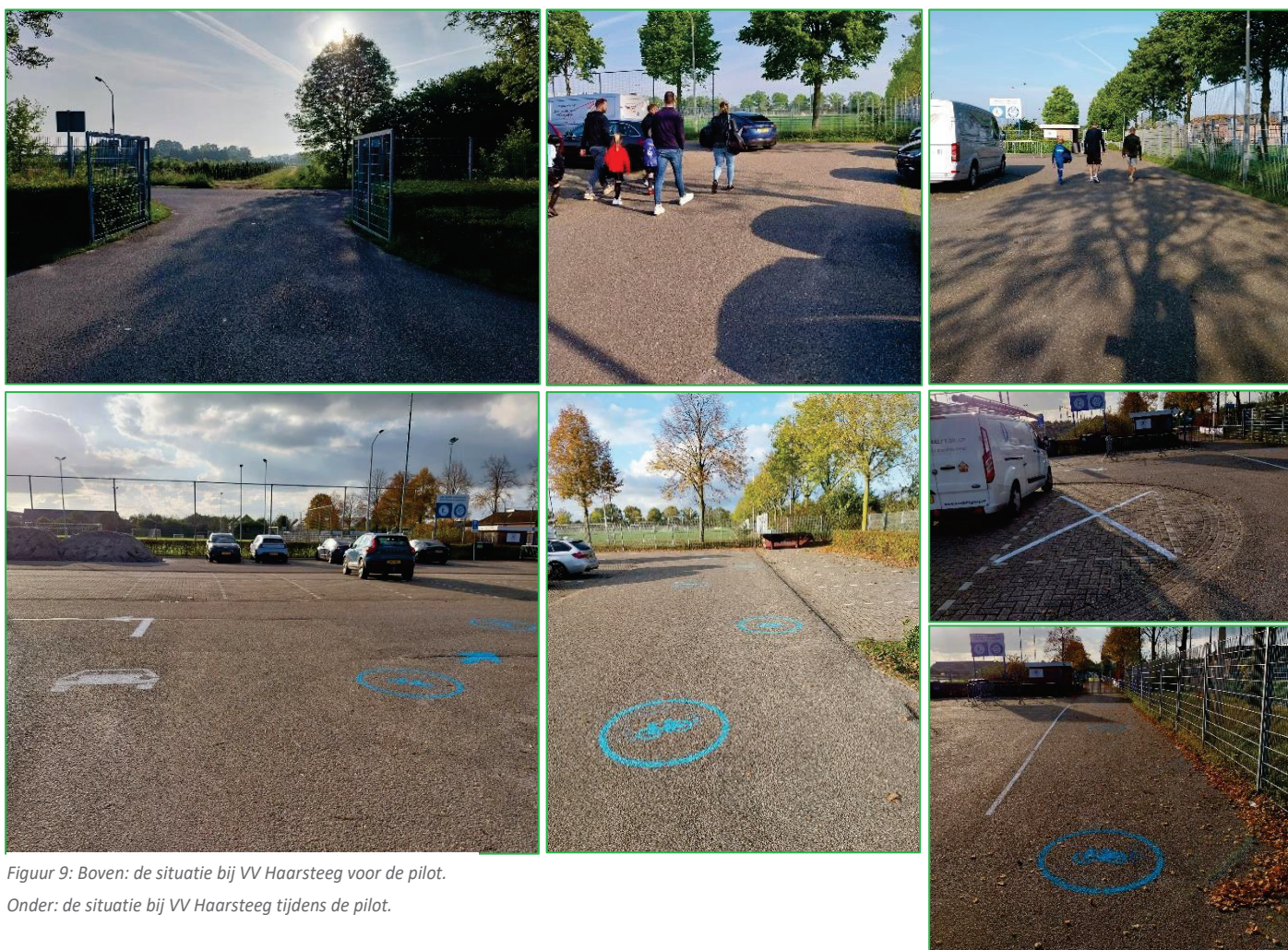
Om fietsers beter te faciliteren, bedachten we een variant waarin de fietser op nummer één staat en auto's daar ondergeschikt aan zijn. In de bedachte oorspronkelijke variant kregen fietsers een eigen fietsingang naar het parkeerterrein zonder in aanraking te komen met auto's (zie bijlage). Om deze variant veilig te kunnen uitvoeren, vereiste het maatregelen die in het tijdspad en het budget van de pilot niet pasten en voor een pilot erg ingrijpend zouden zijn. We besloten een versimpelde variant uit te voeren als test voor de uitgebreide variant. Als de resultaten daarvan naar tevredenheid zouden zijn, zou de club in samenwerking met de gemeente alsnog de uitgebreide variant kunnen uitvoeren. Het volgende hebben we uiteindelijk uitgevoerd (figuur 8):

- Fietsers en automobilisten hielden allebei dezelfde toegangspoort;
- We markeerden met blauwe cirkels en fietssymbolen, bij aankomst rechts, een fietszone op de parkeerplaats;
- We bakenden, bij aankomst rechts, een fietspad af met een witte lijn. Dit moest ook voorkomen dat auto's tegen het hek parkeerden;
- Voor de automobilisten markeerden we met witte pijlen en een autosymbool een 'verplichte' rijrichting naar links bij aankomst op het parkeerterrein. Zo splitsten fietsers en automobilisten bij aankomst direct op. Ze kwamen elkaar zo alleen tegen op een klein stuk aan de rechterkant, maar wel zodanig dat er oogcontact gemaakt kon worden;
- We kruisten een parkeervak weg aan de kopse kant van de middelste rij parkeerplaatsen. Zo hielden auto's daar ruimte om de draaicirkel te maken zonder over het fietspad te rijden.

Figuur 9 toont in de bovenste drie afbeeldingen de situatie bij VV Haarsteeg voor de maatregelen en in de onderste drie afbeeldingen de situatie na de maatregelen.



Figuur 8: schets uitgevoerde variant parkeerterrein VV Haarsteeg.



Figuur 9: Boven: de situatie bij VV Haarsteeg voor de pilot.

Onder: de situatie bij VV Haarsteeg tijdens de pilot.

4.2 Communicatiemaatregelen

Naast de fysieke aanpassingen is er ingezet op communicatie om de fysieke aanpassingen toe te lichten en kracht bij te zetten. Voor de communicatiecampagne bij VV Haarsteeg is er gekozen om aan te sluiten bij de landelijke campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst'. Deze boodschap sluit perfect aan bij de club, omdat veel potentiële fietsers op korte afstand van de club wonen. Bovendien konden we de campagne helemaal op maat maken voor VV Haarsteeg. Zo zijn er foto's van voetballers en de voorzitter van de club op de posters geplaatst zodat leden en bezoekers van de club zich herkennen in het beeld. Het volgende hebben we gedaan:

- We creëerden posters en een banner in de stijl van 'Kort ritje? Da's zo gefietst' (figuur 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.
- We verspreidden berichten via sociale media op een drietal momenten: voorafgaand aan de pilot, tijdens de pilot en aan het einde van de pilot (figuur 11). Dit gebeurde via Instagram, Facebook, de website en Whatsappgroepen.
- We lanceerden een VV Haarsteeg game om het thema fietsen naar je sportclub spelenderwijs nog meer onder de aandacht te brengen. Die had hetzelfde concept als het spel 'snake'. Visueel kwam dit neer op een bewegende slinger van fietsers die steeds langer wordt naarmate er meer voetballen verzameld worden. Deze game werd via sociale media verspreid (figuur 11).



Figuur 10: de poster en banner die verspreid zijn opgehangen in en rond het clubhuis van VV Haarsteeg.

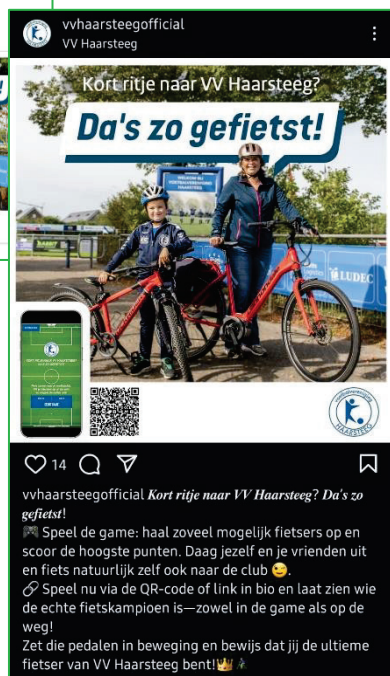
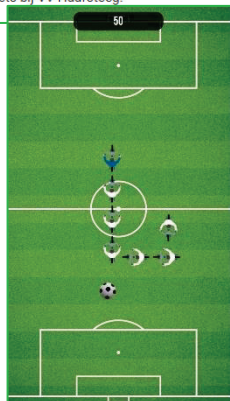
FIETSEN NAAR VV HAARSTEEG: NOG VEILIGER EN MAKKELIJKER!

22 oktober 2024

Goed nieuws voor alle fietsende leden en bezoekers van VV Haarsteeg! Tijdens de herfstvakantie, van 21 t/m 25 oktober, voeren we aanpassingen door op ons parkeerterrein. Dit doen we als onderdeel van een pilot van Tour de Force en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Een van de belangrijkste verbeteringen is de betere scheiding tussen fietsers en auto's. Dit zorgt voor een veiligere en aangenamere ervaring voor iedereen die op de fiets naar de club komt. Dus, stap jij binnenkort ook veilig en vlot op de fiets naar VV Haarsteeg?

We zien je graag op de fiets bij VV Haarsteeg!



Figuur 11: berichten op sociale media voor en tijdens de pilot inclusief de VV Haarsteeg game

5. Resultaten van de monitoring

5.1 Observatie

Op zaterdagochtend 9 november 2024 hebben we op VV Haarsteeg van 8.00-9.30 de pilot geobserveerd. Het was een grijze, koude dag, maar droog. De temperatuur lag rond de 6 graden.

Het was wat rustiger dan bij de eerste schouw. We zagen dat een groot deel van de automobilisten bij de ingang even stopte en twijfelde over de richting. Dit suggereerde dat een deel van de mensen de pijlen en symbolen opmerkte en alert werd gemaakt op een andere situatie dan gewend. Bij de start van de dag, toen de parkeerplaats nog vrij leeg was, twijfelden automobilisten bij de pijlen en koos een groot deel alsnog voor rechtsom, waarschijnlijk omdat de parkeerplaatsen daar het dichtst bij de ingang lagen. Echter, wanneer de rechterkant vol raakte en er links nog parkeerruimte genoeg was, volgden meer mensen de rijrichting, omdat links dan kansrijker leek voor een parkeerplek. Toen de parkeerplaats bijna vol was, leken de pijlen en symbolen bij de bestuurders minder op te vallen. Door de focus op het vinden van een plek was hun blik omhoog gericht, waardoor ze minder aandacht hadden voor de pijlen op de grond. De meeste mensen reden vervolgens rechtsom, waarschijnlijk omdat de kans op een parkeerplaats links of rechts gelijk was en parkeerplaatsen rechts dicht bij de ingang lagen.

Ongeveer de helft van de automobilisten volgde de juiste rijrichting (linksom), terwijl de andere helft alsnog rechtsom tegen de stroom in reed. Dit leidde verderop op de parkeerplaats tot situaties waarin auto's elkaar tegenkwamen, wat verwarring en opstoppen veroorzaakte. In de oude situatie was er een ongeschreven regel om rechtsom te rijden, waardoor de nieuwe situatie even wennen was. Ouders die kinderen afzetten, kozen standaard voor rechtsom, omdat dat zowel de kortste route was als een veiligere optie om hun kinderen uit te laten stappen aan de kant van de ingang. Als een voorste automobilist tegen de richting in reed, had dit vaak een 'zwaan kleef-aan'-effect, waarbij de volgende bestuurder automatisch volgde.



Figuur 12: van links naar rechts: (1) een auto volgt de pijl (2) een auto rijdt tegen de richting in (3) geparkeerde auto op fietspad net voor de lijn (4) geparkeerde auto op het fietspad (5) parkeervak wordt vrijgehouden (6) auto's parkeren nog steeds in de berm

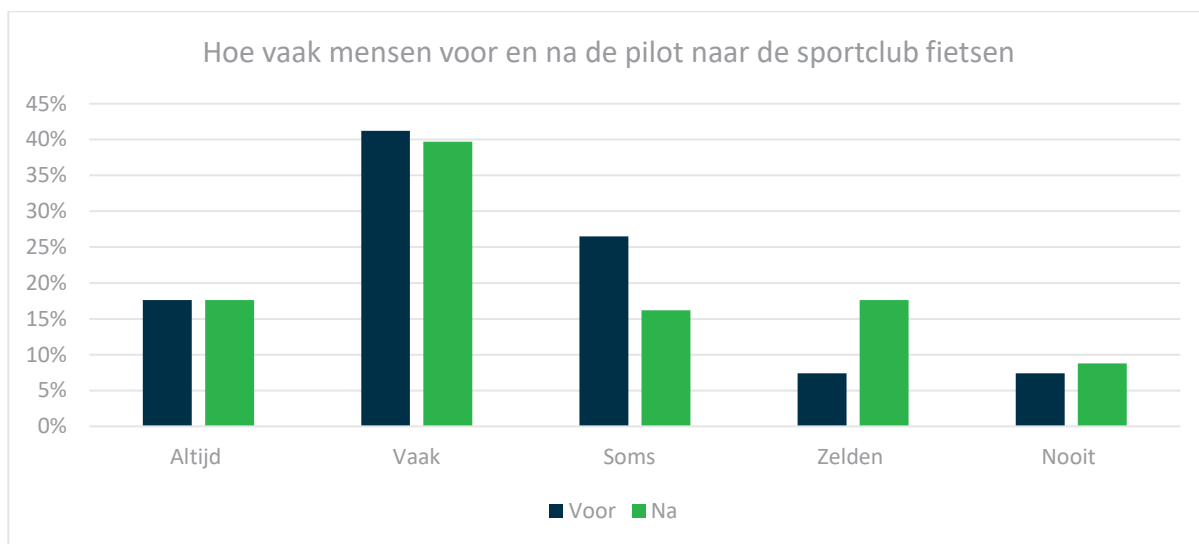
De pijlen en symbolen (met name de blauwe verf) waren vooral 's avonds slecht zichtbaar (weinig verlichting). Automobilisten van het uitpubliek leken de pijlen en symbolen eerder op te vallen, omdat ze in een situatie kwamen die niet zo bekend voor ze was, ze daardoor beter opletten en minder vastzaten in oude gewoontes.

Het splitsen van fietsers en auto's bij de ingang zorgde voor een prettige en veilige situatie waarin automobilisten fietsers zagen aankomen. Fietsers gebruikten over het algemeen de fietszone en het fietspad. Met name ouders wezen hun kinderen op de lijnen en symbolen. Een enkele auto parkeerde nog steeds op het fietspad langs het hek, vaak precies waar de lijn ophield. Dat wees erop dat bestuurders de lijnen wel zagen, maar dachten dat dit laatste stuk geoorloofd was.

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 68 mensen van VV Haarsteeg ingevuld. De meeste van hen hebben alle pilot maatregelen gezien (48,5%), een deel heeft alleen de communicatie-uitingen gezien (16,2%) of juist alleen de fysieke maatregelen (22,1%). Het kleinste deel heeft geen van de maatregelen gezien (13,2%).

We zien een kleine afname in het fietsgedrag voor en na de pilot. Zo is er een lichte afname te zien in het aantal mensen dat vaak of soms fietst, een toename in het aantal mensen dat zelden fietst en een lichte toename in het aantal mensen dat nooit fietst, zie figuur 13.



Figuur 13: fietsgedrag voor en na de pilot

Het merendeel van de mensen die de uitingen hebben gezien (69,5%) geeft aan dat de maatregelen niet stimuleerden om vaker op de fiets te komen. Toch geeft nog 30,5% van de mensen die de uitingen hebben gezien aan, dat de uitingen wel stimuleerden om met de fiets naar de club toe te komen. Met name de combinatie van communicatieve maatregelen met fysieke maatregelen, worden aangegeven als effectief (18,6%). Desondanks is het aantal fietsers licht afgenomen.

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 kan 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 bijvoorbeeld wel dat deze vermindering in fietsers bij VV Haarsteeg flink 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 9,1% 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.¹). Volgende onderzoeken zouden gebruik kunnen maken van een controlegroep 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 mogelijk in beide gevallen nog steeds in de categorie 'vaak' scharen en niet ineens onder 'altijd'.

¹ 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.

Volgen de automobilisten de pijlen en symbolen op de parkeerplaats?

De meningen hierover zijn wisselend. Ongeveer een derde van de mensen is vrij positief hierover. Een aantal mensen vindt dat het merendeel van de mensen de pijlen volgt (10,2%) en 25,4% denkt dat ongeveer de helft het opvolgt en de helft niet. Het overig deel van de mensen bij VV Haarsteeg vindt dat de pijlen en symbolen op de parkeerplaats niet of onvoldoende worden opgevolgd (64,4%). Deze verschillende meningen kunnen erop wijzen dat de pijlen afhankelijk van het moment wisselend worden opgevolgd. Dit zou deels verklaard kunnen worden doordat de pijlen niet altijd goed genoeg zichtbaar waren. Met name in het donker waren de pijlen volgens de clubleden en -bezoekers slecht zichtbaar.

Volgen fietsers de pijlen en symbolen op de parkeerplaats?

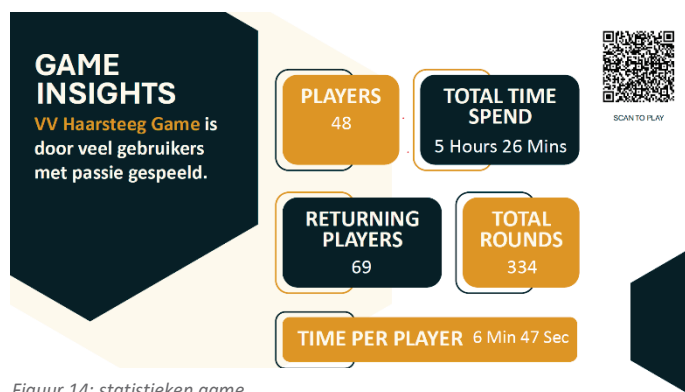
De pijlen en symbolen voor fietsers lijken beter opgevolgd te worden. Zo vindt maar liefst 81,3% dat het merendeel of bijna iedereen de aanwijzingen opvolgt en denk nog eens 11,9% dat ongeveer de helft de symbolen opvolgt. Slechts een klein groepje vindt dat een minderheid of bijna niemand de pijlen en symbolen opvolgt (6,8%).

Op de vraag of de fysieke wijzigingen op de parkeerplaats het voor fietsers veiliger maken, zijn de meningen verdeeld. Toch is 33,9% het hiermee eens en 25,4% neutraal. 40,7% is het hier (helemaal) mee oneens.

De game

Het is duidelijk dat de spelers van de game een andere doelgroep zijn geweest dan de respondenten van de vragenlijst. 98,3% geeft aan nooit de game te hebben gespeeld. De ene persoon die dit wel heeft gedaan, geeft aan dat dit een enkele keer was en beoordeelt het spelletje als 'neutraal'.

Toch is de game wel gespeeld. Uit de statistieken van de leverancier van de game, zien we dat 48 unieke spelers het spel hebben gespeeld. Deze unieke spelers hebben in totaal nog 69 keer de game op een andere dag gespeeld (terugkerende spelers). In totaal zijn er 334 rondes van het spel gespeeld (figuur 14). Spelers blijven met een tijd van bijna 7 minuten ook lang hangen bij het spel.



Figuur 14: statistieken game

Een verklaring zou kunnen zijn, dat de game vooral kinderen heeft geprikkeld, terwijl ouders/bezoekers de vragenlijst hebben ingevuld. Dit zou betekenen dat we zowel de kinderen als de ouders hebben weten te bereiken met de pilot.

5.3 Tellingen en CO₂

Zowel bij de nulmeting (7 t/m 22 september) als bij de eenmeting (9 t/m 24 november) zijn er telslangen geplaatst bij de toegangspoort naar de parkeerplaats. Mensen die hier komen zijn voor het overgrote deel clubbezoekers.

In de tellingen van de motorvoertuigen zien we dat er een toename in het aantal auto's is geweest. Waar vóór de pilot in september in totaal 6729 motorvoertuigen zijn geregistreerd, zijn dit er na de pilot 8592. Dat is een procentuele toename van 27,7%.

In het aantal fietser zien we echter een afname. Voor de pilot zijn dit er 4920. Na de pilot zijn dit er 4471, een procentuele afname van 9,1%.

Je zou hieruit de aanname kunnen doen dat een aantal clubbezoekers de fiets voor de auto hebben verruild. Dit doet vermoeden dat de pilot weinig heeft gedaan om fietsen te stimuleren. 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 CO₂ 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 verslechterde weer en het eerder invallen van het donker, maken het fietsen sowieso al onaantrekkelijker dan een paar maanden eerder. Om betere conclusies over de pilot 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 later 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 VV Haarsteeg om een pilot te ontwikkelen die het fietsen naar de club stimuleert. Het is duidelijk dat er binnen de club veel potentie is om mensen op de fiets naar de sportclub te krijgen in plaats van in de auto en dat die wens ook bij de club zelf leeft. In goed gesprek met en met hulp van de club, clubleden, bezoekers en vrijwilligers hebben we de mogelijkheid gehad om fysieke maatregelen uit te voeren, die we konden uitproberen en waar we lering uit konden trekken.

Mogelijk een buffereffect

Zowel de data van de tellingen als de antwoorden uit de vragenlijst tonen aan dat de genomen maatregelen niet lijken te hebben geleid tot een toename van het aantal mensen dat op de fiets naar VV Haarsteeg komt. 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 variëren van het langzaam aflopen van het buitenspeelseizoen en verslechterde weersomstandigheden tussen de nul- en de eenmeting tot het verschil in daglichturen tussen de nul- en 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 de pilot.

Fietsers blij met de rijroutes

Wat betreft de fietsers zagen we zowel bij de observatie als in de vragenlijst dat ze de symbolen en lijnen in de meeste gevallen volgden. Automobilisten hielden de fietszone over het algemeen ook vrij. De fietsers kregen daarmee een duidelijke, eigen ruimte op het parkeerterrein. Een derde van de mensen gaf aan dat de wijzigingen de situatie voor fietsers zelfs veiliger maakte.

De rijroute onder automobilisten valt op, gedragsverandering vraagt tijd

Een deel van de maatregelen van de pilot is door de meeste mensen opgevangen. Een deel van de automobilisten volgt de rijrichting, maar een deel ook nog niet. Wel zagen we in de observaties twijfel onder de mensen die het parkeerterrein opreden. Clubleden en -bezoekers zijn erg gewend aan de oude situatie en niet gewend aan een verplichte rijrichting. Deze gewenning kost tijd. Onderzoek naar campagnes laat zien dat gedragsverandering langzaam tot stand komt (Renes et al., 2011²). Hoewel we geen toename in het aantal fietsers hebben geobserveerd naar aanleiding van de huidige maatregelen, is het niet uitgesloten dat de maatregelen op termijn wel gedragsverandering teweegbrengen.

VV Haarsteeg wil doorpakken

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.

De club heeft nu het concept, de campagne en (sommige) materialen in handen om de maatregelen door te zetten. Het zou lonen om, met wat verbeteringen (zie ook de aanbevelingen), de maatregelen uit de pilot door te zetten of nogmaals uit te voeren voor langere tijd (eventueel met steun vanuit de gemeente). Niet alleen om het effect van de pilot beter te kunnen meten, maar ook om meer onderbouwing te hebben voor de eerder geschetste optimale variant (zie bijlage). De club heeft de ambitie al uitgesproken om meteen door te willen pakken en de maatregelen voor langere tijd in te voeren.

² 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.

6.2 Praktijkaanbevelingen

Verbeter de zichtbaarheid van de maatregelen

In de huidige pilot hebben we gebruikgemaakt van tijdelijke verf om de nieuwe rijrichting en de fietszone aan te geven. Deze verf viel nog niet voldoende op. Een tip zou zijn om in het vervolg gebruik te maken van felle, fluorescerende kleuren. Met name de blauwe verf was niet goed zichtbaar. Nog optimaler zou het zijn om direct bij het oprijden van het parkeerterrein een bord te plaatsen dat de rijrichting aangeeft voor zowel auto's als fietsers. Niet alleen valt een bord beter op, het staat ook op ooghoogte van automobilisten zodat sneller te lezen is wat de bedoeling is. Het advies is om niet te veel informatie op het bord te zetten en het zoveel mogelijk te beperken tot symbolen en kleuren. Dat is in de korte tijd dat iemand het leest sneller te verwerken. Ook wordt aanbevolen om aanvullend op het bord bij de ingang, op meerdere plekken op het parkeerterrein dezelfde soort borden of desnoods opvallende pijlen op het wegdek te herhalen. Als iemand de parkeerplek verlaat, moet de persoon namelijk ook herinnerd worden aan de rijrichting.

Faciliteer de fietsers

Een andere aanbeveling is om de fietser zo goed mogelijk te faciliteren (figuur 15). We adviseren om, zodra het mogelijk is, de extra ingang bij de fietsenstalling alsnog toe te voegen voor een betere doorstroming en een efficiënter gebruik van de fietsenstalling. Verder kunnen er nog fietsenrekken weggehaald worden en zou er op die plek een vak voor scooters en bakfietsen gemaakt kunnen worden. Zo krijgen ook dergelijke voertuigen een aangewezen plek en blijven fietsenrekken en gangpaden vrij voor andere fietsen en doorstroming. Plaats geen fietsenrekken direct voor de ingang en uitgang op het middenpad, maar verf een kruis op de grond (of maak gebruik van bloembakken of andere barrières) om het parkeren van fietsen daar te ontmoedigen. Ook dit komt de doorstroming ten goede. Goede aanbindmogelijkheden voor (elektrische) fietsen, een fietsreparatiepaal en kluizen voor accu's van elektrische fietsen zijn allemaal extra mogelijkheden om de fietser optimaal te faciliteren.



Figuur 15: schets variant fietsenstalling om fietsers zo goed mogelijk te faciliteren.

Zet de communicatiecampagne en fysieke maatregelen door

We zien potentie in de maatregelen, inclusief de bovengenoemde verbeteringen. Idealiter implementeert VV Haarsteeg de maatregelen uit deze pilot voor een langere periode in combinatie met communicatie hierover. Mensen hebben tijd nodig om te wennen aan de nieuwe situatie. Bovendien is het campagnemateriaal voorhanden. Dit zou heel gemakkelijk in een nieuwe periode opnieuw ingezet kunnen worden. Herhaling is vaak de sleutel. Mocht de club overtuigd zijn van de oplossingsrichting en voor een structurele, ingrijpende oplossing willen gaan, dan is de optimale variant uit de bijlage ook nog altijd een optie. Wellicht kan de club samen met de gemeente zoeken naar financieringsmogelijkheden voor zaken als permanente verf, het plaatsen van een bord om de rijrichting aan te geven of zelfs voor het uitvoeren van de optimale variant (zie bijlage).

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 campagnemaatregelen 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.

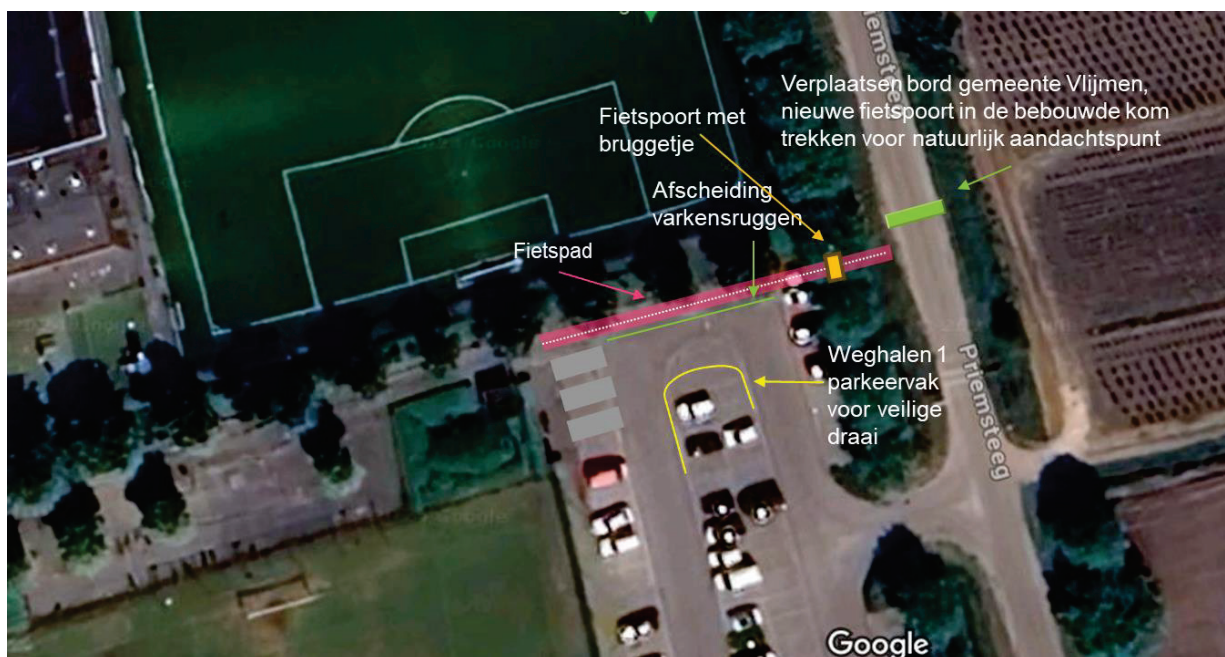
Werk samen met enthousiaste vrijwilligers

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. Houd 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.

7. Bijlage: de optimale variant

In deze variant krijgen fietsers een eigen fietsingang naar het parkeerterrein, gevolgd door een roodgekleurd fietspad waarover ze rechtstreeks naar de ingang kunnen fietsen zonder in aanraking te komen met auto's. Om deze variant veilig te kunnen uitvoeren, zijn bepaalde maatregelen vereist:

- Het hekwerk moet opengeknipt worden;
- Het bebouwde kom bord op de Priemsteeg moet een aantal meter naar het noorden verplaatst worden. Enerzijds om de snelheid van het verkeer op tijd terug te nemen, voordat zij de fietsingang bereiken. Anderzijds, om een natuurlijk aandachtspunt te creëren voor de nieuwe fietsingang. Daar komen immers nu ook mensen uit.
- Er moet een verharde en afgebakende fietsoversteek over de greppel gemaakt worden, zodat fietser gemakkelijk en veilig de greppel kunnen oversteken. Er moet rekening gehouden worden met riolering en buizen die onderdoor lopen;
- Er moet een fietspad op het parkeerterrein geverfd worden en afgebakend worden met varkensruggen
- Er moet een parkeervak worden weggehaald om een draaicirkel over te houden voor automobilisten;



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 VV Haarsteeg
Samengesteld door	Ilja Stoot, Nine Methorst
Projectnaam	Fietsen naar sport
Projectnummer	605-377
Datum	11 december 2024
Bestandsnaam	Pilot fietsen naar sport resultaten Haarsteeg - 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