

HET ONTWIKKELEN, IMPLEMENTEREN EN EVALUEREN VAN FIETSBELEID IN ROTTERDAM GEBASEERD OP DE WENSEN VAN DE ROTTERDAMSE FIETSERS

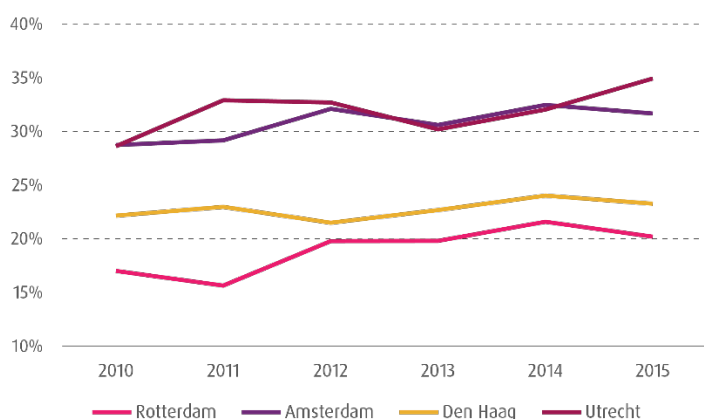
Laura Groenendijk
Marie-José Olde Kalter
Goudappel Coffeng BV

Jerre Sturm
Gemeente Rotterdam

1. INTRODUCTIE

1.1 Aandeel fiets in Rotterdam is relatief laag

In Nederland is het aandeel van de fiets in het totale aantal verplaatsingen gemiddeld 28% (OViN, 2015). In Rotterdam is dit aandeel slechts 20%, wat lager is dan in de andere grote steden (figuur 1). In Utrecht wordt 35% van de verplaatsingen gemaakt met de fiets en in Amsterdam 32%. In Rotterdam wordt minder gefietst door fietsers met een werkmotief, maar wordt meer verplaatst door inwoners die gaan winkelen. Het aandeel van de fiets in Rotterdam is deels lager door het hoge OV-aanbod in de stad.



Figuur 1: Percentage verplaatsingen met de fiets (OViN, 2015)

1.2 Ambities van de gemeente Rotterdam

De komende jaren wil de gemeente een eigen Rotterdamse fietscultuur creëren en heeft men als ambitie in 2018 dé fietsstad van Nederland te zijn. Om van Rotterdam een échte fietsstad te maken, is meer nodig dan alleen het huidige beleid voorzetten. Daarom heeft de gemeente een Fietsplan opgesteld met daarin bijna 30 actiepunten voor fietsers. De rode draad van het Fietsplan vormen de drie thema's 'Lekker kunnen doorfietsen', 'Veilig en comfortabel stallen' en 'Zoveel mogelijk op de fiets'. Kortweg: fietspaden, fietsen stallen en fietsgebruik. Samengevat wil de gemeente meer comfort bieden aan Rotterdammers die al veel op de pedalen staan. En bewoners die dat nog niet of nauwelijks doen, vaker op het zadel helpen (Fietsplan Rotterdam 2016-2018, gemeente Rotterdam). Op basis van deze wensen hebben zij de volgende doelen gesteld:

- 10% meer fietsers op de belangrijkste routes naar de binnenstad;
- meer ruimte, comfort en snelheid voor Rotterdammers die dagelijks hun fiets pakken;
- een hogere waardering van bewoners voor Rotterdam als fietsstad.

De laatste doelstelling heeft betrekking op de mening van Rotterdammers als het gaat om fietsen in de stad. Op dit moment bestaat er nog weinig inzicht in deze mening. Daarom heeft de gemeente Rotterdam aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om een onderzoek uit te voeren onder inwoners om te bepalen hoe het fietsen in de stad verbeterd kan worden. De gemeente Rotterdam heeft de volgende onderzoeksvragen gesteld:

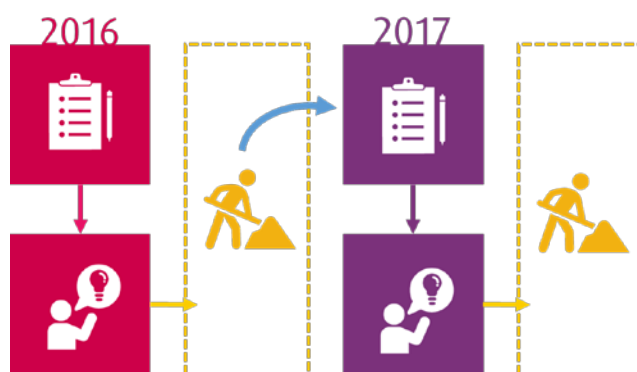
- Hoe ervaren de inwoners van Rotterdam het fietsen in de stad?
- Welke criteria dragen bij aan de kwaliteit volgens de inwoners van Rotterdam?
- Welke maatregelen zijn nodig om de kwaliteit van fietsen te verbeteren?
- Merken de inwoners iets van de verbeteringen?

2. ONDERZOEKSMETHODE

2.1 Face-to-face enquêtes voor meer inzicht

Om meer inzicht te krijgen in de meningen van de inwoners van Rotterdam op het gebied van fietsen, hebben we een face-to-face enquête uitgevoerd. Face-to-face enquêtes leveren meestal een groot aantal respondenten op, maar de belangrijkste reden waarom we deze methode hebben gekozen, is omdat we op die manier in gesprek kunnen treden met de Rotterdammers.

In de enquête hebben we de inwoners gevraagd naar hun waardering voor fietsen in Rotterdam en over de maatregelen die volgens hen nodig zijn om de kwaliteit van het fietsen in de stad te verbeteren. We hebben het resultaat vertaald in specifieke beleidsaanbevelingen voor de gemeente Rotterdam. In 2016 en 2017 hebben we dit onderzoek uitgevoerd. Na ons onderzoek in 2016 heeft de gemeente Rotterdam verschillende maatregelen genomen op basis van onze beleidsaanbevelingen. Daarom hebben we in 2017 het onderzoek herhaald om na te gaan of de waardering van de bewoners voor fietsen in Rotterdam is toegenomen en of de bewoners de verbeteringen die zijn gemaakt, hebben vastgesteld. Figuur 2 toont een schematische weergave van onze onderzoeksmethode.



Figuur 2: Onderzoeksmethode

Om de juiste conclusies te trekken, was het belangrijk om een representatieve steekproef uit de Rotterdamse bevolking te selecteren. Voor een betrouwbaar resultaat is een minimaal aantal respondenten nodig. Omdat het fietsgebruik tussen Rotterdam-Noord en -

Zuid nogal verschilt, is ervoor gekozen om van beide stadsoevers een representatieve steekproef te nemen.

In april 2016 en april 2017, is op acht verschillende locaties in Rotterdam de inwoners gevraagd naar de waardering van fietsen in de stad. In 2016 namen in totaal 640 inwoners deel aan de enquête en in 2017 waren dit er 574. Deze aantallen zijn voldoende om betrouwbare conclusies te trekken. De demografische kenmerken van de respondenten kwamen niet overeen met de werkelijke demografie van de Rotterdamse bevolking. De verdeling van het aantal inwoners in de steekproef is daarom aangepast aan de werkelijke verdeling van de Rotterdamse bevolking naar geslacht, leeftijd en etniciteit.

2.2 Bepalen van de criteria die bijdragen aan de kwaliteit van fietsen in Rotterdam

Om de inwoners van Rotterdam te vragen over hun waardering voor fietsen in de stad, is het eerst belangrijk om te definiëren welke criteria bijdragen aan de kwaliteit van de fiets. De criteria waren gebaseerd op input verzameld door deskundig onderzoek, een focusgroep en expertinterviews. Figuur 3 toont een schematische weergave van hoe we input hebben verzameld om de criteria voor de enquête te definiëren.



Figuur 3: Criteria gebaseerd op literatuuronderzoek, focusgroep en interviews

Dit onderzoek gaat over het meten van de mening van de inwoners van Rotterdam. Een mening zegt iets over je houding over een specifiek onderwerp, maar kan ook een goede voorspeller zijn voor toekomstig gedrag. Meetkundige adviezen worden regelmatig toegepast in (wetenschappelijk) onderzoek. Als basis voor het samenstellen van de vragenlijst hebben we de Klantwenspiramide gebruikt, ontwikkeld en gebruikt door de Nederlandse Spoorwegen (Peek & Van Hagen, 2000).

Deze piramide bestaat uit aspecten zoals veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid, gemak, comfort en ervaring. De piramide is gebaseerd op klassieke motivatietheorieën (Maslow, 1954). In overleg met twee experts op het gebied van fietsen en gedrag hebben we een eerste set criteria geselecteerd. We hebben deze set criteria vervolgens voorgelegd aan een selecte groep inwoners. Deze focusgroep is georganiseerd om inzicht te krijgen in de ervaringen van de huidige fietsers in de stad. Tien inwoners en leden van Fietsfan010 (de online fietsgemeenschap in Rotterdam) hebben deelgenomen aan de focusgroep. Op basis van het resultaat werd de definitieve selectie van de criteria voor de enquête gemaakt.

De volgende criteria werden geselecteerd:

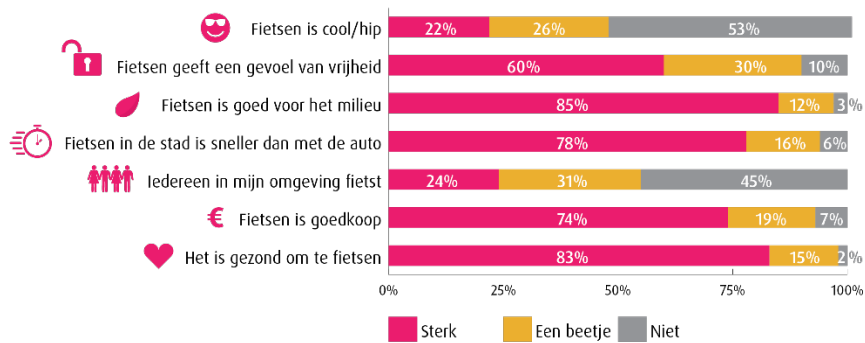
-  Veilig (in het verkeer)
-  Gedrag andere weggebruikers
-  Comfortabele fietspaden
-  Voldoende fietspaden
-  Wachtijd bij stoplichten
-  Weinig omrijden
-  Fietsparkeerplek bij mijn huis
-  Fietsenstallingen in het centrum

3. RESULTATEN 2016

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de enquête die in 2016 werd uitgevoerd. De resultaten worden gevolgd door onze aanbevelingen voor de gemeente Rotterdam en de daaropvolgende maatregelen die werden genomen.

3.1 Enquêteresultaten

Om inzicht te krijgen in de onderliggende motieven van de bewoners om te fietsen, werd hen gevraagd in hoeverre verschillende motieven invloed hebben op de keuze van fietsen (figuur 5). Milieu en gezondheid zijn de belangrijkste motieven, maar ook de snelheid ten opzichte van de auto speelt een belangrijke rol voor 78% van de inwoners. Het beeld van de fiets ('fietsen is cool' en 'iedereen rondom mij fietst') zijn niet de redenen voor ongeveer de helft van de bevolking om te fietsen. Tussen de verschillende bevolkingsgroepen zijn er opvallende verschillen in motivatie om te gaan fietsen. Bewoners in het noorden van Rotterdam vinden kosten en snelheid belangrijker voor fietsen dan inwoners in het zuiden. Inwoners van 55 jaar en ouder beschouwen het milieu belangrijker, waar jongeren het beeld van de fiets belangrijker vinden.

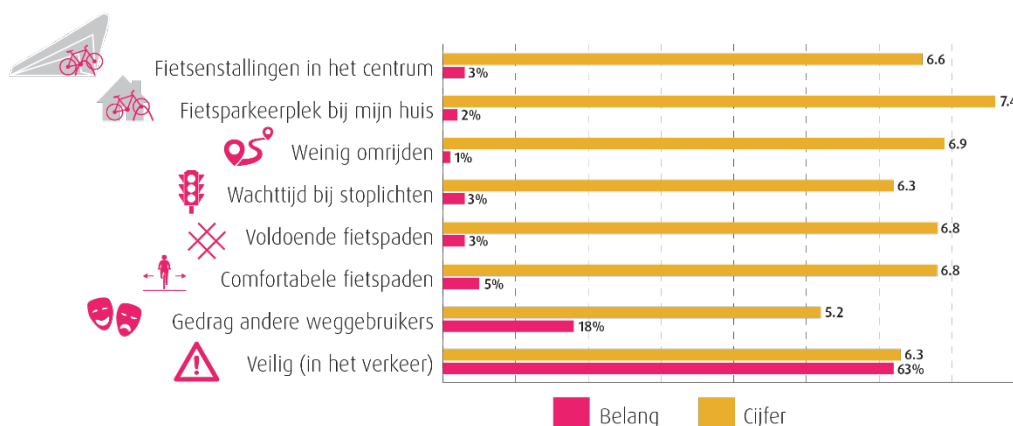


Figuur 4: Motieven om te fietsen

De inwoners van Rotterdam waarden fietsen in Rotterdam met een gemiddelde van 7,0. Qua achtergrondkenmerken zijn er nauwelijks verschillen in waardering. Inwoners die minstens één keer per week hun fiets pakken, zijn meestal positiever dan inwoners die bijna nooit fietsen. Deze correlatie tussen gebruik en waardering is consistent met eerdere onderzoeken, waarbij bijvoorbeeld werd geconstateerd dat frequente gebruikers meer positieve emoties ervaren dan minder frequente of niet-gebruikers (Harms et al. 2007).

De respondenten van de enquête werd gevraagd om het belang en de waardering van de geselecteerde criteria die bijdragen aan de ervaring van fietsen. De bewoners van Rotterdam vinden verkeersveiligheid het belangrijkste criterium (figuur 5). Het gedrag van andere weggebruikers wordt ook als belangrijk beschouwd. Dit betreft zowel het gedrag van automobilisten en scooters als andere fietsers. De wachttijd bij verkeerslichten, weinig omrijden en fietsparkeerplaatsen (zowel thuis als in het stadscentrum) zijn minder belangrijk.

Terwijl verkeersveiligheid en het gedrag van andere weggebruikers van groot belang zijn, is de gemiddelde waardering van de criteria laag (figuur 5). De verkeersveiligheid is gewaardeerd met een 6,3 en het gedrag van andere weggebruikers is onvoldoende (5,2). De fietsparkeerplaats thuis is gewaardeerd met een 7,4 en is de hoogste score. Vooral bewoners in het zuidelijk deel van Rotterdam, oudere mensen (> 54 jaar), frequente fietsers (> 3 dagen) en allochtonen zijn hierover tevreden.



Figuur 5: Rapportcijfers en belang voor verschillende kenmerken van fietsen in Rotterdam

3.2 Fietspaden en fietsparkeren vaakst genoemd als verbeterpunten

Alle respondenten werd gevraagd om één of twee elementen te noemen over fietsen in Rotterdam die ze graag verbeterd zien (tabel 1). Verbeteringen van de fietspaden en de fietsparkeerfaciliteiten worden meestal genoemd. Opvallend genoeg zijn de inwoners niet van mening dat deze aspecten de belangrijkste criteria zijn (figuur 5). Meer en bredere fietspaden, en beter onderhoud van fietspaden (glas, losse tegels en boomwortels) worden meestal genoemd. Als het gaat om fietsenstallingsfaciliteiten, gaat het meer over de hoeveelheid dan de kwaliteit. Bewoners hebben meer plaatsen nodig om hun fietsen te parkeren. Verbeteringen met betrekking tot het gedrag van andere weggebruikers en de verkeersveiligheid worden ook vaak genoemd. De respondenten zien het gedrag van andere fietsers en automobilisten graag verbeterd. Ten slotte moet de coördinatie van de stoplichten worden verbeterd om de wachttijd te verlagen.

Tabel 1: Verbeteringen genoemd door de respondenten (N=640)

nr.	verbetering	genoemd	aandeel
1	fietspaden	175	32%
2	fietsparkeren	88	16%
3	gedrag andere weggebruikers	79	12%
4	verkeersveiligheid	54	10%
5	verkeerslichten	41	8%
6	toezicht/handhaving	28	5%
7	verbetering specifieke locaties	9	1%
8	overzicht op kruispunten	9	1%
9	routeinformatie	9	1%
10	drukke op straat	9	1%

3.3 Aanknopingspunten voor beleid

In deze paragraaf beschrijven we aanknopingspunten voor het ontwikkelen van het fietsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Gedrag van fietsers

Uit de resultaten van de face-to-face enquête blijkt dat de inwoners van Rotterdam het gedrag van andere weggebruikers zeer belangrijk vinden, maar tegelijkertijd is het slecht ervaren. Dit blijkt ook uit de verbeteringen die door de respondenten werden genoemd. Dit betekent dat er nog veel te winnen is. De inwoners van Rotterdam vinden het slechte gedrag van mede-fietsers lastig, bijvoorbeeld als ze de regels negeren of niet goed kunnen fietsen. Wij denken dat het organiseren van fietsgemeenschappen (zoals Fietsfan010) en het starten van een campagne die het goede gedrag belonen, de beste oplossingen zijn om het gedrag van andere weggebruikers te verbeteren.

Verschillende snelheden op fietspaden

Het is verboden voor bromfietsen op de fietspaden te rijden, maar volgens de bewoners wordt deze regel vaak geschonden. Enkele klachten vermelden dat de bestuurders van deze voertuigen voorrang nemen op fietspaden, wat resulteert in gevaarlijke situaties. Monitoring en handhaving van verkeersregels zal helpen om dit probleem op te lossen. De inwoners van Rotterdam ervaren ook gevaarlijke situaties door de opkomst van de e-fiets, omdat ze veel sneller gaan dan gewone fietsen. Bij het ontwerpen van nieuwe fietspaden of

renovatie van het bestaande netwerk moet rekening gehouden worden met de verschillende soorten gebruikers en snelheden.

Kwaliteit fietspaden

Naast meer fietspaden, zien de inwoners van Rotterdam ook mogelijkheden om de kwaliteit van de fietspaden te verbeteren. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de respondenten meestal bredere fietspaden willen, maar ook een beter onderhoud van de fietspaden. De inwoners worden gestoord door glas en afval dat te lang blijft liggen. Ook losse tegels en boomwortels zijn aspecten waar de inwoners van Rotterdam zich aan ergeren.

Fietsparkeerplaatsen

Uit de resultaten blijkt dat de inwoners van Rotterdam positief zijn over fietsparkeerplaatsen thuis (waarde = 7,4). De inwoners verlangen echter meer parkeerplaatsen in het stadscentrum, vooral plekken waar ze hun fietsen veilig kunnen parkeren. Permanente aanvullende depots zijn misschien niet altijd nodig. De piekperioden kunnen ook worden verlicht door tijdelijke fietsparkeerplaatsen te plaatsen.

Situaties bij verkeerslichten

De bewoners vinden dat ze te lang bij verkeerslichten moeten wachten. Een betere afstemming tussen de verkeerslichten en de fietsers, de Wachtijdvoorspeller en de kortere wachttijden zijn alle verbeteringen die uit de enquête voortvloeien. Vooral op drukke fietsroutes door het stadscentrum, ervaren de bewoners 'fietsbelasting' voor de stoplichten. Het is aan te raden om verkeerslichten door de stad meer fietsvriendelijk te maken.

3.4 Maatregelen geïmplementeerd door de gemeente Rotterdam

Nieuwe fietspaden

Op verschillende locaties in Rotterdam zijn nieuwe fietspaden gebouwd om de ontbrekende links die nog steeds aanwezig zijn in het fietsnetwerk op te lossen.

Verbetering van fietspaden

Ook de kwaliteit van de fietspaden is verbeterd. De gemeente heeft verschillende obstakels verwijderd, heeft tweerichtingsfietspaden aangelegd en fietspaden van verlichting voorzien.

Groene voorspeller

De groene voorspeller aan beide zijden van de Erasmusbrug toont - in rood licht - in hoeveel seconden het licht groen wordt. Het zal u ook vertellen hoe lang het groene licht blijft. Dit geeft fietsers de mogelijkheid hun snelheid aan te passen, zodat ze niet voor het rode licht moeten stoppen. Het wachten wordt minder irritant, omdat fietsers weten hoe lang het gaat duren.

Warmtesensor

Op een van de drukste fietsroutes in de stad is een hittedsensor geïnstalleerd. De sensor meet het aantal fietsers voor het rode licht door middel van lichaamshitte. Als er veel fietsers zijn, wordt het licht langer en vroeger groen.

Verkeerslicht-informatiepaneel

Het verkeerslicht-informatiepaneel toont fietsers die linksaf slaan op kruispunten wat de snelste manier om te kruisen, met de klok mee of tegen de klok in is. Het paneel is geïnstalleerd op verschillende kruispunten in Rotterdam.

Regensensor

Bij regen en sneeuw krijgen fietsers meer groene tijd. De eerste regensensor was een experiment, maar inmiddels is een tweede regensensor geïnstalleerd.

Openbare fietspompen

De gemeente Rotterdam heeft openbare fietspompen op dertien strategisch gekozen locaties in de stad geplaatst.

Openbaar-vervoerfietsen bij metrostations

In Nederland is er een systeem van openbaar-vervoerfietsen om de last mile te voltooien naar de bestemming van een reiziger. De openbaar-vervoerfietsen staan voornamelijk op treinstations en de grotere metrostations. De gemeente Rotterdam heeft vier metrostations met openbaar-vervoerfietsen.

Bromfietsen naar de hoofdweg

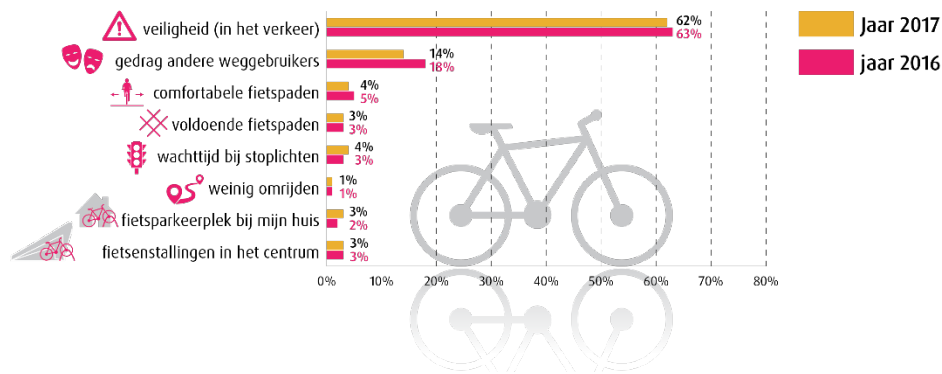
Sinds 2015 is het verboden voor bromfietsen om op de hoofdweg te rijden. Niet iedereen is zich echter bewust van deze maatregel, die gevaarlijke situaties veroorzaakt. Daarom heeft de gemeente Rotterdam alle eigenaars een brief gestuurd om de bestuurders bewust te maken van de nieuwe maatregel.

4. RESULTATEN 2017

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de enquête die in 2017 is uitgevoerd en de resultaten vergeleken met de enquête van 2016. We beschrijven ook in hoeverre de door de gemeente Rotterdam getroffen maatregelen door de bewoners worden waargenomen. Ten slotte concluderen we onze aanbevelingen voor de gemeente Rotterdam.

4.1 Inwoners net zo positief over fietsen als in 2016

De inwoners van Rotterdam waarderen fietsen in Rotterdam met een gemiddelde van 7,0 (op een schaal van 1 tot 10). In 2016 werd dezelfde waarde gegeven voor fietsen in Rotterdam. Ook de verschillen op basis van sociaal-demografische kenmerken zijn vergelijkbaar. Ook blijkt uit de resultaten van 2017 dat wat de ervaring van fietsers betreft, de verkeersveiligheid het belangrijkste is (figuur 6). Ook het gedrag van andere weggebruikers wordt als belangrijk beschouwd.



Figuur 6: Belang van de kenmerken van fietsen in Rotterdam in 2016 en 2017

De waardering van de verschillende aspecten is nauwelijks veranderd in vergelijking met de meting in 2016. Hoewel het gedrag van andere weggebruikers als belangrijk wordt gezien, is het weer onvoldoende (figuur 7). Vooral oudere en autochtone mensen raken geïrriteerd door het gedrag van andere weggebruikers. De verkeersveiligheidswaarde is licht gestegen ten opzichte van 2016, maar is nog relatief laag (6,5). De fietsparkeerplaats thuis is weer hoog beoordeeld, maar nu met een 7,0. In 2016 was deze waarde een 7,4. Vooral oudere mensen (> 54 jaar), frequente fietsers (> 3 dagen per week) en inheemse mensen zijn hierover tevreden.

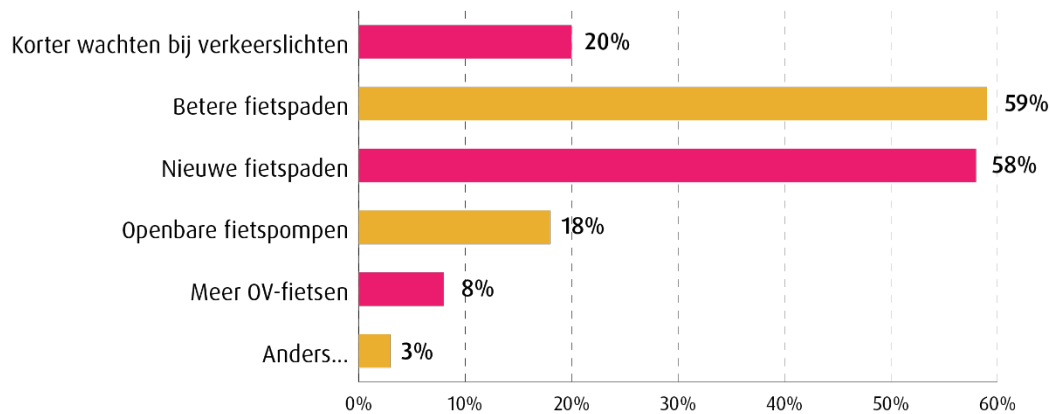


Figuur 7: Rapportcijfers van de verschillende kenmerken in 2016 en 2017

4.2 Een derde van de inwoners merkt iets van de verbeteringen

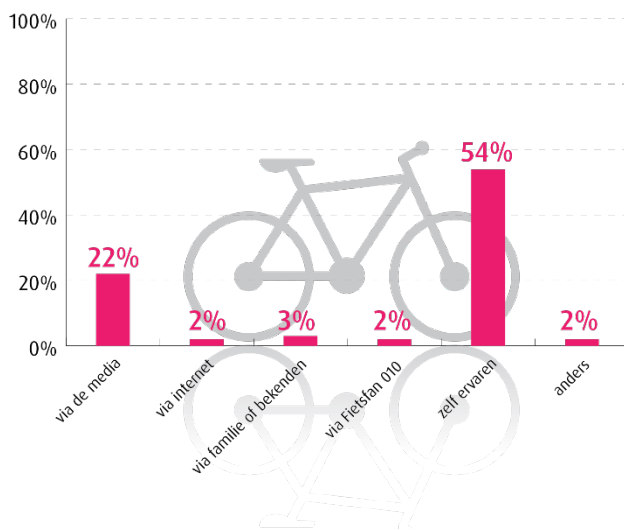
In 2016 heeft de gemeente Rotterdam maatregelen getroffen om de kwaliteit van fietsen in de stad te verbeteren. Uit de resultaten blijkt dat een derde van de inwoners verbeteringen heeft opgemerkt. Een beetje meer dan een kwart (27%) is niet bewust van de veranderingen en 40% heeft geen idee. Vooral bewoners ouder dan 25 jaar en fietsers die vaker fietsen hebben de verbeteringen opgemerkt die zijn gemaakt.

De inwoners die op de hoogte zijn van veranderingen werd gevraagd welke verbeteringen ze hebben opgemerkt (figuur 8). Ze hebben vooral gezien dat de kwaliteit van de fietspaden is verbeterd (59%) en dat nieuwe fietspaden zijn gemaakt (58%). Vooral de inwoners van Rotterdam-Zuid hebben gemerkt dat openbare fietspompen geplaatst werden. Aan de andere kant zijn jongere mensen zich meer bewust van de kortere wachttijd bij verkeerslichten. Relatief weinig inwoners hebben gemerkt dat meer openbaar-vervoer-fietsen beschikbaar zijn op metrostations.



Figuur 8: Bekendheid veranderingen om het fietsen te verbeteren en/of te stimuleren

Daarnaast werd onderzocht hoe de bewoners de verbeteringen opmerkten (figuur 9). Van de bewoners die de verbeteringen hebben opgemerkt, heeft meer dan de helft de veranderingen zelf ervaren. Ongeveer 22% heeft gehoord over de verbeteringen door middel van de media (kranten, televisie, radio, kranten). Er zijn weinig inwoners bereikt via internet, familie en Fietsfan010.



Figuur 9: Hoe hebben de inwoners van Rotterdam de verbeteringen gemerkt?

4.3 Het verbeteren van fietspaden in 2017 minder vaak genoemd dan in 2016

Net als bij het onderzoek in 2016, werd alle respondenten gevraagd om één of twee elementen die ze graag zouden willen zien verbeteren over fietsen in Rotterdam, te noemen (tabel 2). Zowel in 2016 als 2017 werd meestal de verbetering van fietspaden genoemd. Dit aspect werd in 2017 minder genoemd dan in 2016. In 2016 werd dit aspect door 32% van de respondenten genoemd, in 2017 door 23%. De inwoners vonden de fietspaden te smal en hebben bredere fietspaden nodig. Ook in 2016 was de uitbreiding van fietspaden het meest genoemd. Daarnaast gaven 56 respondenten aan dat ze meer fietspaden willen. De bewoners van Rotterdam wilden ook meer aandacht besteden aan het onderhoud van fietspaden. Het gedrag van andere weggebruikers werd in 2017 vaker genoemd dan 2016,

hoewel de gemeente wel aandacht had besteed aan het verbod op bromfietsen op het fietspad. Daarnaast wilden de bewoners ook dat de verkeerslichtensituaties worden verbeterd. Verbeteringen hierover werden in 2017 vaker genoemd. Dit is opmerkelijk, omdat de gemeente Rotterdam veel maatregelen heeft getroffen om dit te verbeteren.

Tabel 2: Verbeteringen genoemd door de respondenten in 2017 t.o.v. 2016 (N=574)

nr.	verbetering	2017		2016	
		genoemd	aandeel	genoemd	aandeel
1	fietspaden	134	23%	175	32%
2	gedrag andere weggebruikers	116	20%	79	12%
3	fietsparkeren	52	12%	88	16%
4	verkeerslichten	41	10%	41	8%
5	verkeersveiligheid	41	8%	54	10%
6	toezicht/handhaving	29	5%	28	5%
7	drukte op straat	14	1%	9	1%
8	overzicht op kruispunten	10	1%	9	1%
9	fietsvoorzieningen algemeen	9	1%	-	-
10	routeinformatie	6	1%	9	1%

4.4 Aanknopingspunten voor beleid

In 2016 werden diverse verbeteringen door de gemeente Rotterdam gemaakt om fietsen in de stad te verbeteren. De enquête werd in 2017 herhaald om de genomen maatregelen te evalueren. In deze paragraaf beschrijven we wat onze aanbevelingen aan de gemeente Rotterdam waren, gebaseerd op de uitkomst van de enquête die in 2017 werd uitgevoerd.

Kwaliteit fietspaden

Hoewel er minder waren dan in 2016, hebben veel inwoners van Rotterdam verbeterpunten aangaande de kwaliteit van de fietspaden genoemd. Zij willen meer en bredere fietspaden, maar ze zien ook veel verbeteringen in het onderhoud van fietspaden. De inwoners storen zich aan glas en afval dat te lang blijft liggen. Ook losse tegels en boomwortels zijn aspecten waar de inwoners van Rotterdam zich aan ergeren. Daarnaast, om de veiligheid van fietsers te waarborgen, willen ze op veel fietspaden betere verlichting zien.

Gedrag van andere weggebruikers

Uit de resultaten blijkt dat de inwoners van Rotterdam het gedrag van andere weggebruikers zeer belangrijk vinden maar dit wordt het minst positief beoordeeld. Zij klagen over bromfietsen op de fietspaden. Dit is al onderdeel van het Verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Rotterdam, maar wij adviseren de gemeente om hier nog meer aandacht aan te geven en door de politie meer te laten handhaven. De respondenten noemden nauwelijks verbeteringen met betrekking tot het gedrag van autobestuurders. De voorkeur gaat echter uit naar een scheiding van weg en fietspaden, dus minder gemengd verkeer. De inwoners van Rotterdam hebben nog steeds last van het slechte gedrag van mede-fietsers, bijvoorbeeld als ze de regels negeren of niet goed kunnen fietsen. Wij denken dat het organiseren van fietsgemeenschappen (zoals Fietsfan010) en het starten van een campagne die het goede gedrag belooft, de beste oplossingen zijn om het gedrag van andere weggebruikers te verbeteren.

Fietsparkeerplaatsen

De inwoners van Rotterdam zijn meestal positief over de fietsparkeerplaatsen thuis. Er zijn echter meerdere bijkomende fietsparkeerplaatsen bij metro- en treinstations genoemd. Zij verkiezen ook veiliger fietsenstallingen, waar zij hun fietsen kunnen vergrendelen of waar bewaking aanwezig is.

Situaties bij verkeerslichten

In vergelijking met 2016 vinden de inwoners van Rotterdam dat ze te lang bij verkeerslichten moeten wachten. Zij vinden dat verkeerslichten beter moeten worden aangepast aan het fietsverkeer. De gemeente heeft in 2016 verschillende maatregelen getroffen om dit te verbeteren. De bewoners zijn specifiek enthousiast over de regensensoren. We raden u aan om de maatregelen die reeds bij andere kruispunten zijn geïntroduceerd te implementeren.

Niet alleen moet de wachttijd bij verkeerslichten worden verbeterd, het ontwerp van het kruispunt moet opnieuw worden ontworpen. De bewoners vinden dat er weinig ruimte is voor fietsers. Bij het ontwerpen van een kruispunt moet dit in aanmerking worden genomen.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

In dit onderzoek werd een onderzoek gebruikt voor de ontwikkeling van het fietsbeleid van de gemeente Rotterdam. Zij wilden meer inzicht krijgen in de meningen van de inwoners van de stad. Door middel van een enquête hebben we hen inzicht gegeven in de waardering van fietsen in het algemeen en in de verschillende criteria. Op basis van de resultaten en de gewenste verbeteringen hebben wij hen een advies gegeven voor specifieke beleidsacties om de kwaliteit van fietsen in de stad verder te verbeteren.

Op basis van de resultaten uit 2016 heeft de gemeente diverse maatregelen uitgevoerd. In 2017 werd het onderzoek herhaald om de maatregelen die werden genomen, te evalueren. De algemene waardering van het fietsen in Rotterdam was niet veranderd en de appreciatie van de verschillende criteria was iets anders. De verbeteringen met betrekking tot het aantal en de kwaliteit van de fietspaden werden echter met bijna 60% opgemerkt. In de komende jaren zullen de actiepunten uit het fietsplan verder worden geïmplementeerd. De resultaten van dit onderzoek geven aanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van het fietsbeleid van de gemeente Rotterdam. In 2018 zullen we het onderzoek herhalen om de maatregelen die de gemeente momenteel ontwikkelt en implementeert, te beoordelen.

5.2 Aanbevelingen

De gemeente Rotterdam heeft ervoor gekozen om hun beleid te baseren op de werkelijke behoeften van de inwoners van de stad. Als gevolg hiervan implementeren ze alleen maatregelen die eigenlijk door de stad worden gewenst, in plaats van het beleid op basis van hun eigen standpunt te maken.

Een focusgroep werd gebruikt om de criteria die bijdragen aan de kwaliteit van het fietsen, vast te stellen. Gesprekken met de eigenlijke fietsers in de stad heeft ons veel inzicht gegeven in hoe ze denken over wat belangrijk is voor het fietsen in hun stad. Dit heeft ons erg geholpen om de enquête te ontwikkelen. Een focusgroep kan ook gebruikt worden om de resultaten verder te onderzoeken en te ontwikkelen met een selectie van de specifieke beleidsmaatregelen van de respondenten.

Ten slotte was een face-to-face enquête een goed instrument om gegevens te verzamelen, omdat we een gesprek met de inwoners van Rotterdam konden beginnen. Op deze manier kunnen we follow-up vragen stellen om duidelijke en specifieke antwoorden te krijgen.

BIBLIOGRAFIE

- Fietsfan010 (2017). *Uitgelicht*. <http://fietsfan010.nl/uitgelicht/>
- Goudappel Coffeng. (2016). *Samen naar Rotterdam fietsstad 2018*.
- Goudappel Coffeng. (2017). *Samen naar Rotterdam fietsstad 2018*.
- Harms, L.W.J., Jorritsma, P.J. & Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van de mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeeld, Den Haag.
- Maslow, A.H. (1954). *Motivation and personality*. New York: Harper & Brothers.
- OVIN. (2015). *Fietsverplaatsingen*. Onderzoek Verplaatsingen in Nederland.
- OVIN. (2015). *OV-verplaatsingen*. Onderzoek Verplaatsingen in Nederland.
- Van Hagen, M., Peek, G.-J., Kieft, S. (2000). *De functie van het station*. Paper gepresenteerd op het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2000: Wie betaalt bepaalt.