

GEBRUIKERSONDERZOEK

Fietstransferium Harderwijk



GEBRUIKERSONDERZOEK

Fietstransferium Harderwijk

© VCC OOST

Postbus 221 • 6800 AE Arnhem

Tel. (026) 353 76 80 • Fax (026) 353 76 99

E-mail: info@vccoost.nl

www.vccoost.nl

Arnhem, maart 2010

Samenstelling: Christian Evers

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
1.1	Situatieschets	1
1.2	Gebruikersonderzoek	2
1.3	Methode van onderzoek	2
1.4	Leeswijzer	2
2.	Resultaten enquête	3
2.1	Enquête respons en statistieken	3
2.2	Vervoerwijze voor aanvang project	3
2.3	Herkomst en bestemming	4
2.4	Werktijden en reistijden	5
2.5	Gebruik van het transferium	6
2.6	Communicatie	7
2.7	Beoordeling terrein en faciliteiten	8
2.8	Mogelijke andere functies voor het terrein	9
2.9	Motivatie voor deelname	10
2.10	Verwachting toekomstig gebruik.....	11
2.11	Totaalbeeld.....	11
2.12	Conclusies	13
3.	Beantwoording onderzoeksvragen	14
3.1	Criteria voor een fietstransferium	14
3.2	Andere mogelijke fietstransferium locaties	15
4.	Conclusies en aanbevelingen.....	23
	Bijlage 1: opmerkingen en suggesties	24

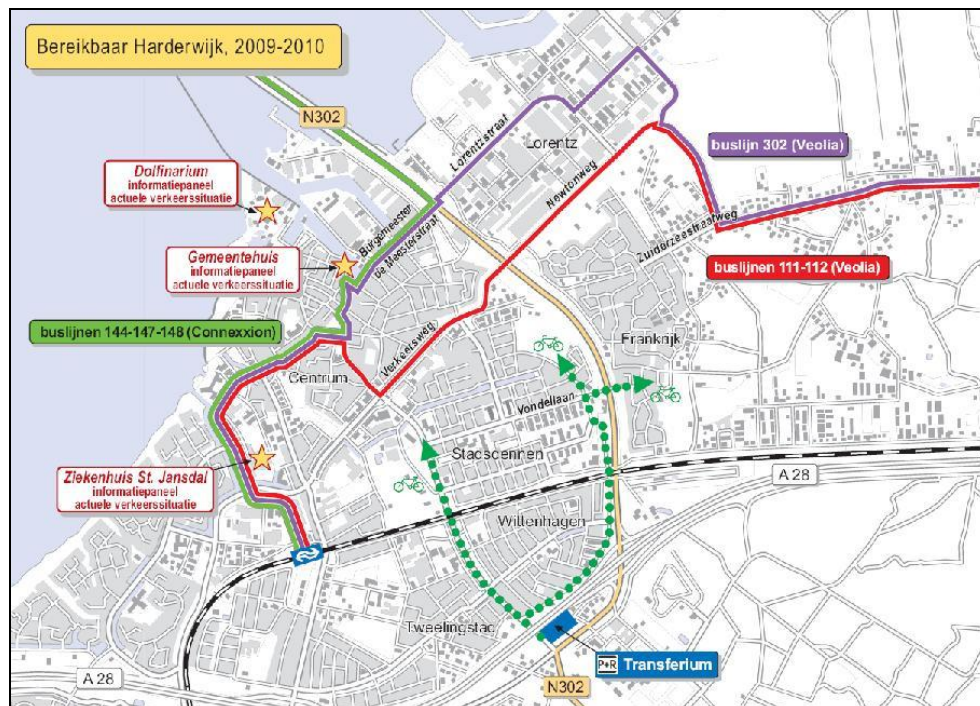
1. Inleiding

1.1 Situatieschets

Om het ongemak voor reizigers tijdens de werkzaamheden aan de N302 te beperken hebben de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk verschillende maatregelen genomen. Eén van de maatregelen is een fietstransferium.

Op tien minuutjes fietsen van het Harderwijkse centrum, direct aan de N302, heeft de provincie een tijdelijk transferium aangelegd met voldoende parkeerplaatsen en een afsluitbare fietsenstalling. Deelnemers aan het fietsproject kunnen daar hun auto kwijt en overstappen op de fiets.

De deelnemers krijgen de fiets in bruikleen en bij voldoende gebruik wordt deze na afloop van het project hun eigendom. Bij een vijfdaagse werkweek dient men gemiddeld drie dagen per week de fiets te gebruiken. Voor deelname aan het fietsproject is een deelnemersovereenkomst ondertekend.



Het fietstransferium is gelegen aan de Boekhorstlaan van waar men richting werk fietst, bijvoorbeeld in de binnenstad of op bedrijventerrein Lorentz.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Het fietstransferium (ook wel N302-fietsproject genoemd) is begin april 2009 van start gegaan met 150 deelnemers voor de duur van werkzaamheden die naar verwachting medio 2010 zijn afgerond.



1.2 Gebruikersonderzoek

De provincie Gelderland heeft aan VCC Oost gevraagd een voorstel te doen voor een evaluatie onder de gebruikers van het fietstransferium, waarbij wordt meegenomen hoe men denkt over hoe het verder zou moeten na afloop van het N302-fietsproject (toekomstig gedrag). Vanuit provinciale fietsstimulering respectievelijk stimulering carpoolen en aanleg carpoolpleinen is men geïnteresseerd in de kopieerbaarheid van het project naar andere delen van Gelderland. Hierdoor is een wat breder onderzoek aan de orde. Een enquête onder de huidige gebruikers is hier een onderdeel van.

Het gebruikersonderzoek maakt op haar beurt deel uit van de totale evaluatie van het N302-fietsproject waarbij ook nog door de provincie de meer de technische/operationele kant waaronder ervaringen met verschillende deelleveranciers wordt geëvalueerd.

1.3 Methode van onderzoek

Gezamenlijk met de provincie is een vragenlijst opgesteld, die vervolgens geprogrammeerd is met behulp van het online enquêteprogramma Checkmarket. Per e-mail is deze beschikbaar gesteld aan alle deelnemers aan het fietstransferium.

Ook is er een beknopt deskresearch uitgevoerd naar de eisen die gesteld worden aan fietstransferia in het algemeen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de gebruikersenquête uiteengezet. Aan het slot van dit hoofdstuk zijn enkele conclusies toegevoegd. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de onderzoeksvragen beantwoord die door de provincie zijn opgesteld (aan welke criteria moet een fietstransferium voldoen & welke mogelijke locatie zijn er voor nieuwe transferiumlocaties).

Hoofdstuk 4 tenslotte geeft enkele conclusies en aanbevelingen.

2. Resultaten enquête

2.1 Enquête respons en statistieken

Samenvatting enquête			
Status: Afgesloten			
Live:	26 dagen	Gedeeltelijk geantwoord:	5 (4,5%)
Gemiddelde invultijd:	12 min. 59 sec.	Afgedankt:	0 (0%)
		Einde bereikt:	107 (95,5%)
		Totaal beantwoord:	112 (78,3%)
Panelgrootte:	143	Herinnerd (<i>niet geantwoord</i>):	44 (30,8%)
E-mails in wachtrij (info):	0	E-mail bekeken:	126 (88,1%)
Bounced:	0	Doorgeklikt:	121 (84,6%)
Geweigerd:	1 (0,7%)	Tell a Friend:	0
Meer statistieken			

In totaal hebben 107 van de 143 aangeschrevenen de enquête volledig ingevuld, een respons van 74,8%. Dit is een zeer goed resultaat en de uitkomsten zijn representatief voor de gehele doelgroep (met een nauwkeurigheidsperscentage van 4%).

Er zijn vijf personen die de enquête niet helemaal hebben ingevuld. Hun antwoorden worden in de analyse, voor zover mogelijk, wel meegenomen. Hierdoor kan het aantal respondenten per vraag variëren tussen 107 en 112.

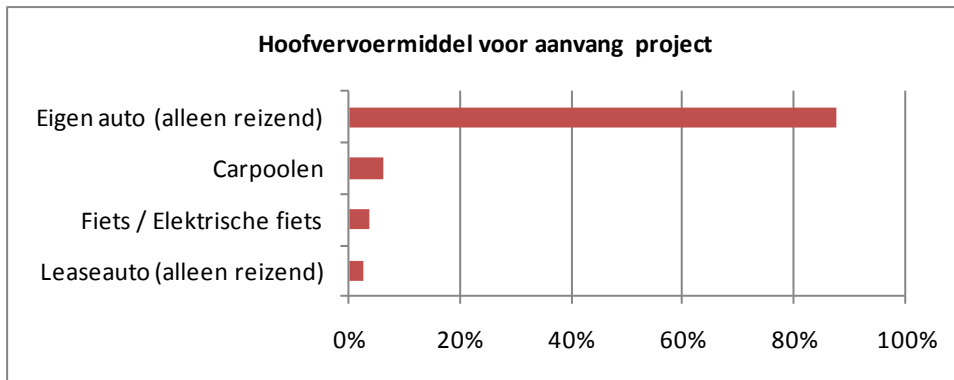
2.1.1 Achtergrondgegevens

Van de respondenten is 60% mannelijk en 40% vrouwelijk. De leeftijd varieert tussen de 23 en de 60 en de gemiddelde leeftijd is 44 jaar.

2.2 Vervoerwijze voor aanvang project

Zoals te verwachten was de vervoerwijze voor aanvang van het fietsproject voor vrijwel iedereen de auto. Slechts 4% maakte al gebruik van de fiets. Hieruit kan worden opgemaakt dat er weinig vervuiling is opgetreden in de beoogde doelgroep, te weten de automobilisten.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



2.3 Herkomst en bestemming

De woonplaatsen van de respondenten zijn vooral te vinden in een zone langs de A28.



Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

De werkplekken zijn als volgt verdeeld over Harderwijk (op postcodegebieden):

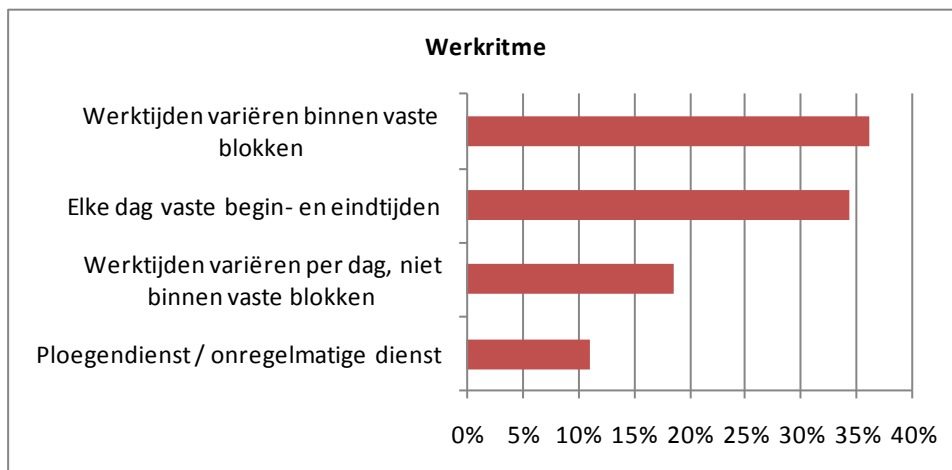


De locatie van het fietstransferium is in bovenstaande figuur weergegeven middels een fietsicoontje.

2.4 Werktijden en reistijden

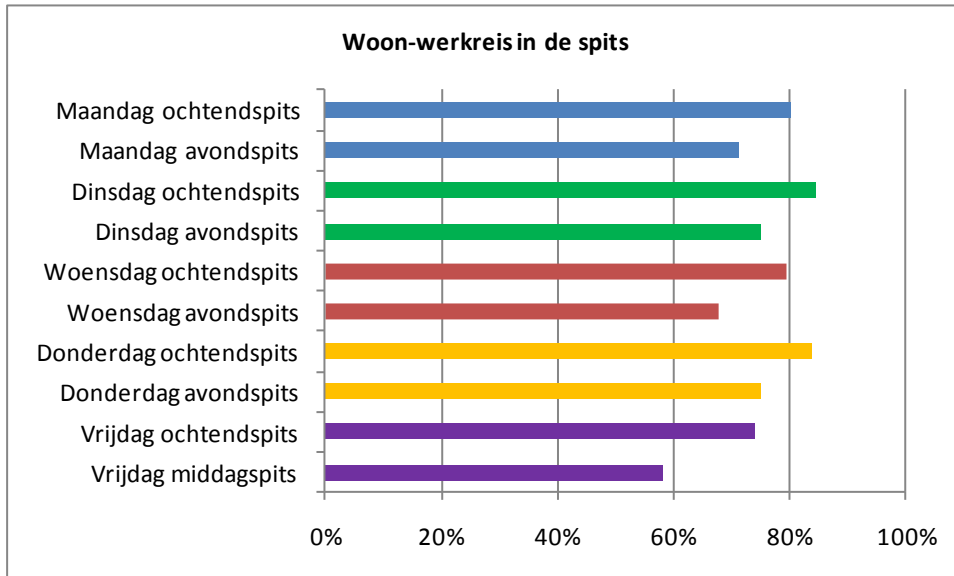
2.4.1 Werkritme

Het grootste deel (70%) van de respondenten heeft een werkweek die er qua werktijden per dag gelijk of grotendeels gelijk uitziet. De overige 30% werkt op (zeer) variërende tijden.



Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Specifiek is gevraagd op welke dagen men in de ochtend- en/of avondspits reist.



Elke werkdag reist men meer in de ochtendspits (07:00 tot 09:00 uur) dan in de avondspits (16:30 tot 18:30 uur). Zoals gebruikelijk zijn de dinsdag en donderdag het drukst en de vrijdag het rustigst.

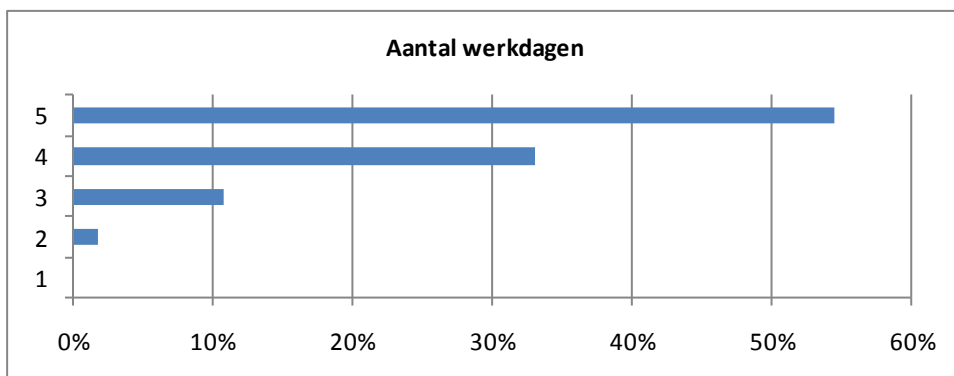
2.4.2 Reistijden voor en tijdens het fietsproject

De gemiddelde reisduur van de totale heenreis voor aanvang van het project is, volgens eigen opgave van de respondenten, ongeveer 31 minuten. Tijdens het project stijgt dit naar 34 minuten. Voor de terugreis is dit respectievelijk 33 en 35 minuten.

De verschillen zijn dus klein en de vraag is of de werkelijkheid overeenkomt met de perceptie van de gebruikers. In ieder geval kan worden geconcludeerd dat, in de beleving van de forenzen, de reistijd omhoog is gegaan.

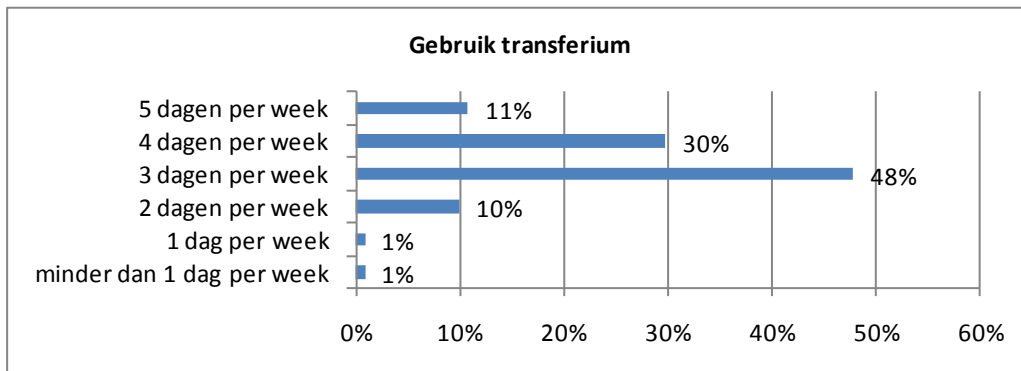
2.5 Gebruik van het transferium

De meeste respondenten (54%) werken vijf dagen in de week. Het gemiddelde is 4,4 dagen per week. Zie verder onderstaande grafiek.



Het gebruik van het transferium ligt op gemiddeld 3,4 dagen per week. Daarmee komt het gemiddelde gebruikpercentage van het transferium op 77%. Zie verder onderstaande grafiek.

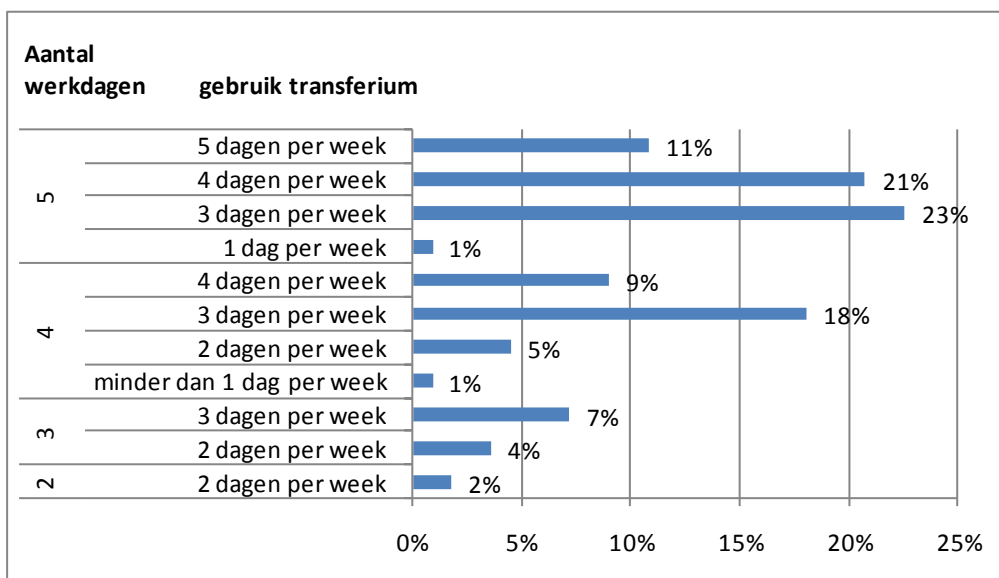
Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



Als we deze gegevens combineren dan zien we dat het merendeel (71%) niet elke dag van het fietstransferium gebruik maakt. De overige 29% doet dat dus wel.

13% van de respondenten geeft aan minder dan drie maal per week (dit is de gestelde ondergrens) van het fietstransferium gebruik te maken.

Zie verder onderstaande grafiek.

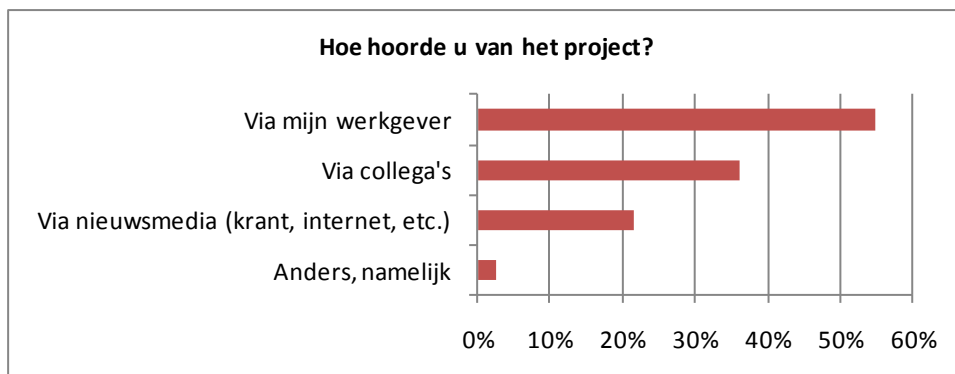


2.6 Communicatie

2.6.1 Kennisneming over project

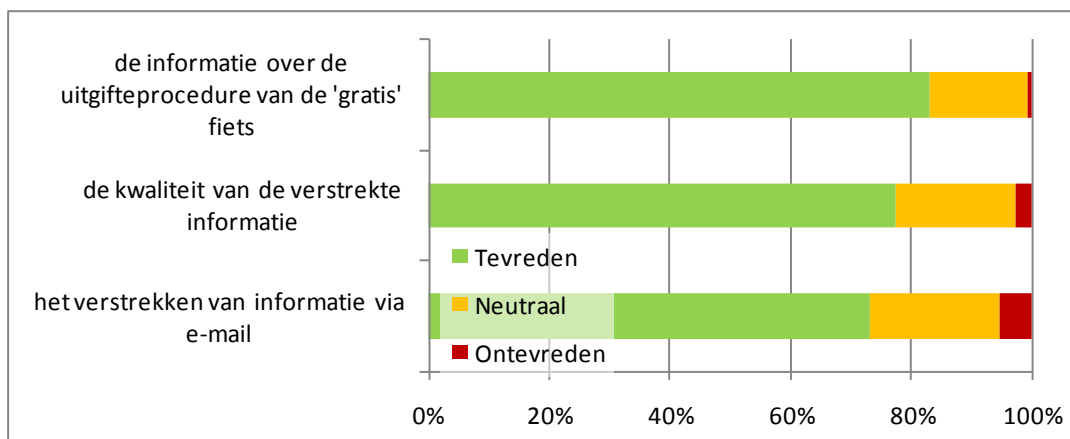
De communicatie over het project is vooral via de werkgevers ingestoken. Daarnaast is er ook een website opgezet waar nadere informatie over het project te vinden is. De insteek via werkgevers is terug te zien in de wijze waarop de forenzen hebben gehoord van het project, zie onderstaande grafiek.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



2.6.2 Tevredenheid over communicatie

Over het algemeen is men tevreden over de methode en de kwaliteit van communicatie tijdens het project.

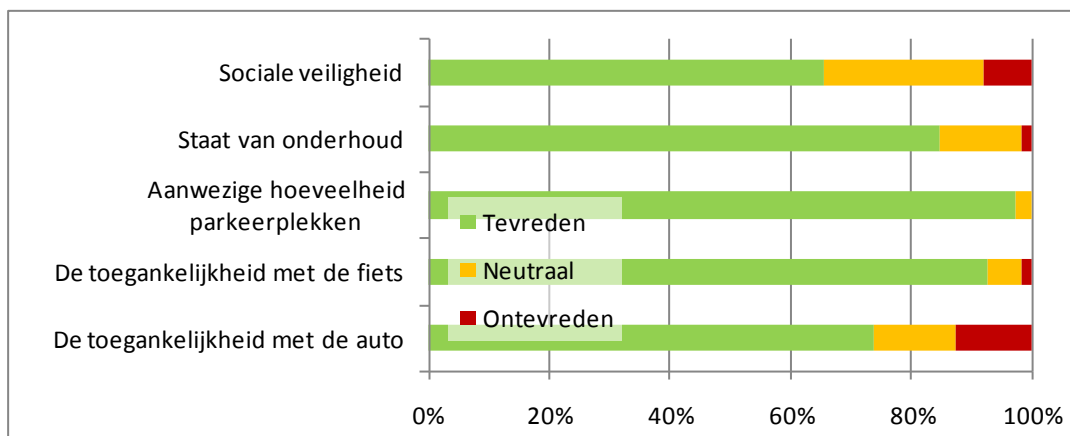


De respondenten die aangeven ontevreden te zijn, vinden vooral dat er slecht wordt gereageerd op vragen/klachten en dat de informatie te algemeen en onpersoonlijk is. Navraag bij de backoffice leert dat er bij de start van het project gemiddeld één klacht per week binnenkwam, later is dat afgenomen maar exacte cijfers zijn niet bekend.

2.7 Beoordeling terrein en faciliteiten

2.7.1 Beoordeling terrein

De verschillende aspecten m.b.t. het terrein scoren allemaal ruim voldoende.

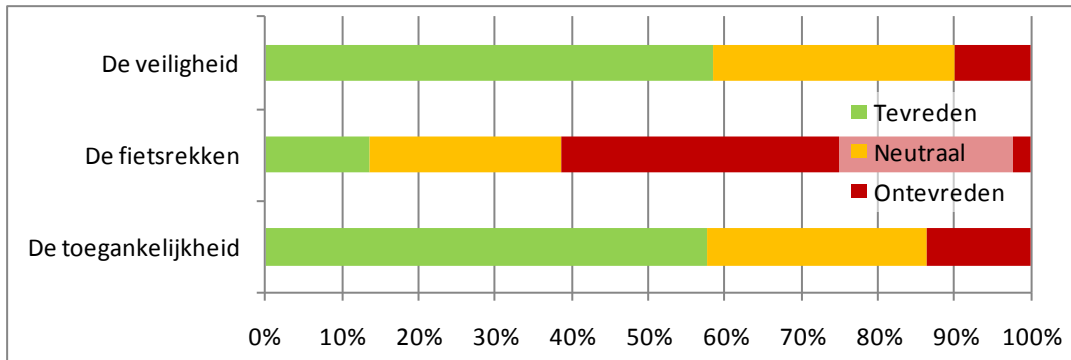


Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

In de opmerkingen komen vooral de sociale veiligheid 's avonds en de filevorming reeds voor de afslag naar het transferium naar voren.

2.7.2 Beoordeling fietsenstalling

Over de fietsenstalling is men minder tevreden. Klachten richten zich vooral op het (nog steeds) niet werken van het slot en de te krappe fietsrekken.



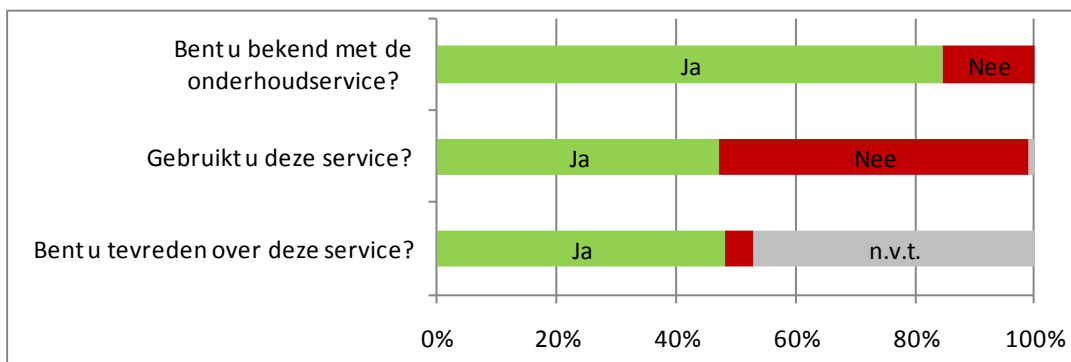
2.7.3 Ontbrekende faciliteiten

Faciliteiten die men op dit moment mist zijn:

- Fietspomp (wordt zeer vaak genoemd)
- Langer werkende verlichting
- Meer fietsenrekken

2.7.4 Beoordeling onderhoudsservice voor de fiets

Gevraagd is of men bekend is met de geboden onderhoudsservice voor de fiets en hoe men deze beoordeelt.

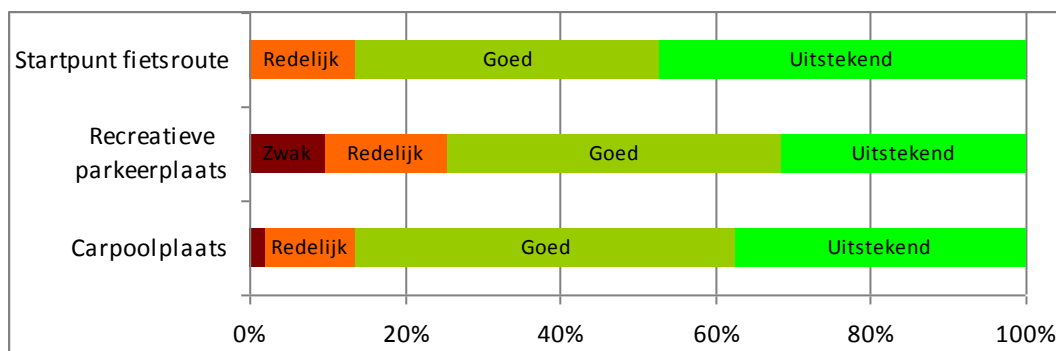


Het merendeel is bekend met de service. De helft van de respondenten heeft er ook al gebruik van gemaakt, en is hier vrijwel altijd tevreden over.

2.8 Mogelijke andere functies voor het terrein

Een aantal suggesties (carpoolplaats, recreatieve parkeerplaats, startpunt fietsroute) voor mogelijk nieuwe functies voor het huidige terrein zijn aan de deelnemers voorgelegd.

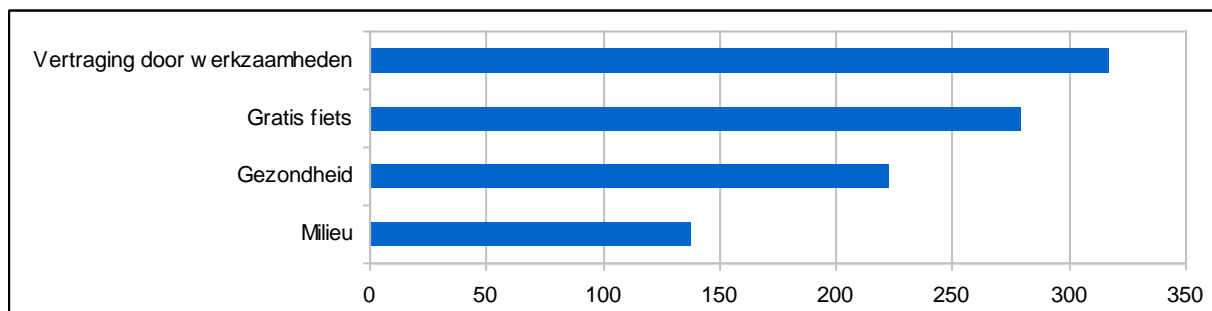
Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



De respondenten zien voor alle suggesties goede mogelijkheden.

2.9 Motivatie voor deelname

In de vragenlijst kon men zelf een aantal motivaties rangschikken op volgorde van belangrijkheid. De motivaties met de hoogste rangorde hebben 4 punten gekregen, die met de laagste rangorde 1 punt. Dit levert de volgende totaalscore op:



De vertraging door de werkzaamheden is dus gemiddeld gezien de belangrijkste motivatie geweest om deel te nemen aan dit project. Meer dus nog dan de 'gratis' fiets die men via dit project kon verkrijgen.

Een andere mogelijkheid om deze data te beschouwen is door te bepalen welk percentage van de respondenten een bepaalde motivatie het meest belangrijk vindt.

Motivatie	door % als belangrijkste motivatie genoemd
Milieu aspecten	4,5%
Gezondheid	20,5%
De 'gratis' fiets	32,1%
Vertraging door de werkzaamheden	41,0%

Duidelijk komt weer de vertraging als belangrijkste motivatie naar voren. Interessant om te zien is dat toch nog één vijfde (20,5%) de gezondheid als belangrijkste motivatie opgeeft.

Specifiek is gevraagd naar de 'gratis' fiets als motivatie voor deelname. Hierbij geeft 69% aan geen deel te hebben zouden genomen aan het project indien de fiets niet als beloning zou zijn aangeboden.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Men kon ook zelf een motivatie aandragen. Zes respondenten hebben dit gedaan. Vier hiervan zeggen het gewoon lekker te vinden een stukje te kunnen fietsen (ter ontspanning).

2.9.1 Motivatie van niet-deelnemers

Een vijftal niet-deelnemers aan het project zijn telefonisch benaderd met de vraag wat hun reden was om geen gebruik te maken van project rondom het fietstransferium. Dit zijn hun antwoorden:

- Ik woon in Zeewolde en ga al dagelijks op de fiets naar het werk. Ik viel daarom niet onder de doelgroep. Mijn collega (die wat mondiger is dan ik) heeft het wel voor elkaar gekregen om een fiets ter beschikking te krijgen, terwijl hij ook uit Zeewolde komt, en ook al dagelijks met de fiets naar zijn werk ging.
- Ik woon in Ermelo, kom niet langs het transferium.
- Ik ga graag met de auto, ik fiets alleen als het mooi weer is.
- Ik vond het niet handig qua tijd aangezien ik parttime werk en rekening moet houden met schooltijden.
- Ik kom uit Amsterdam en werk veel buiten de deur, ben dus veel onderweg met de auto.

Zeer uiteenlopende redenen dus, die niet direct zijn op te lossen door de aanbidding rondom het fietstransferium te veranderen.

2.10 Verwachting toekomstig gebruik

Het fietstransferium is gebouwd als tijdelijke faciliteit, met als voornemen om na het N302 fietsproject weer verwijderd te worden. In de enquête is gevraagd of men verwacht ook na het project (waarbij de fiets als beloningscomponent is verdwenen) nog van het transferium gebruik blijft maken.

Iets meer dan de helft (53%) zegt dat ze naar verwachting gebruik zullen blijven maken van het transferium. Van deze groep zegt 67% dat hun gebruik op hetzelfde niveau zal blijven. 3% verwacht dat hun gebruik zal toenemen en 29% verwacht minder van het transferium gebruik te zullen gaan maken.

Degenen die hebben aangegeven dat ze waarschijnlijk geen gebruik meer zullen maken van het transferium (47%) doen dit vrijwel allemaal vanwege de reistijd. De auto is sneller, zo beredeneert men, en daarbij is de verwachting ook nog eens dat de N302 na afloop van dit project beter doorstroomt.

Veranderingen die worden genoemd door een deel van de 'waarschijnlijk geen gebruik meer' groep, waardoor men alsnog zou beslissen van het transferium gebruik te blijven maken, zijn:

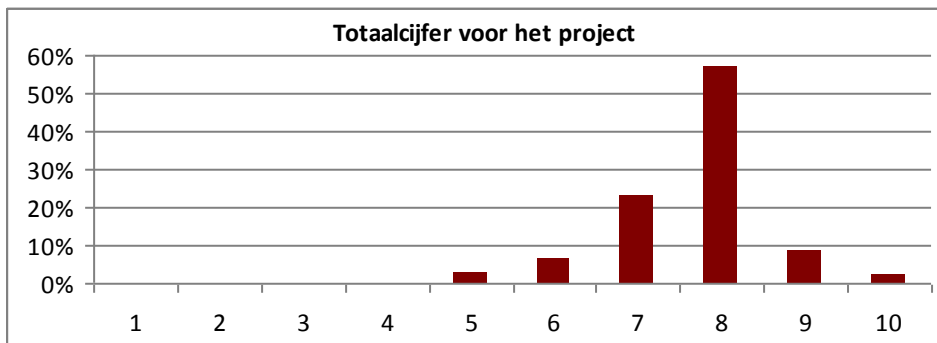
- Verslechterde doorstroming N302 vanaf het transferium
- Financiële beloning of spaarpuntensysteem
- Wederom een gratis fiets
- Congestievrije doorstroming tot aan het transferium

2.11 Totaalbeeld

2.11.1 Rapportcijfer

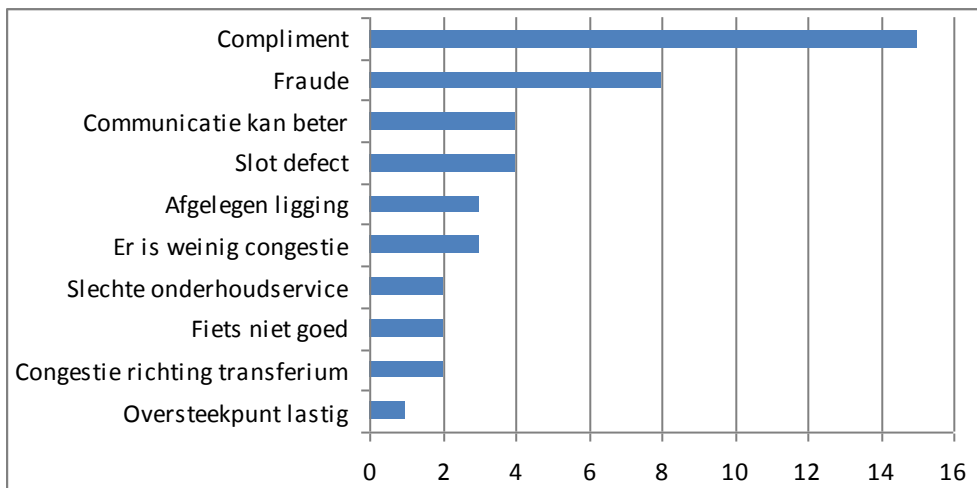
Gevraagd naar een rapportcijfer voor het project als geheel geeft een ruime meerderheid (67%) een 8 of hoger. Het gemiddelde cijfer komt op een 7,7. Slechts drie respondenten geven het project een onvoldoende (een 5).

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



2.11.2 Open opmerkingen

In totaal hebben 44 personen gebruik gemaakt van de mogelijkheid een suggestie of opmerking te plaatsen. Deze opmerkingen zijn in een aantal categorieën ingedeeld, onderstaande figuur geeft dit weer.



Vijftien personen hebben de moeite genomen om een compliment te maken. Een voorbeeld:

"Ik wil U bij deze een compliment maken voor het instellen van het fietstransferium N302 en ervaar het laatste stuk fietsen VOOR en NA werktijd als een heerlijke ontspanning. Dus wat mij betreft mag het transferium blijven bestaan ook na het gereedkomen van de werkzaamheden aan de N302."

Uit de opmerkingen is ook op te maken dat er veel irritatie is onder de gebruikers wat betreft de fraudegevoeligheid van het registratiesysteem:

"Ik vind dat er een betere controle moet zijn op het klokken van je fietsgedrag. Ik zie heel vaak mensen die alleen inklokken en dan weer met de auto weg rijden. Nu zijn er straks mensen die een gratis fiets hebben, maar hier helemaal geen gebruik van hebben gemaakt."

Een overzicht van alle opmerkingen en suggesties staat in bijlage 1.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

2.12 Conclusies

2.12.1 Conclusies gebruikersonderzoek

- Het N302 project wordt door de gebruikers als goed (rapportcijfer 7,7) beoordeeld.
- Het is vooral de combinatie van vertraging door werkzaamheden en de gratis fiets, die ervoor zorgt dat men van het fietstransferium gebruik maakt.
- Een meer voorzichtige conclusie kan zijn dat zonder de urgentie van wegwerkzaamheden een fietstransferium ook kans van slagen kan hebben als er, samen met een gratis fiets, een combinatie wordt gezocht met gezondheidsaspecten.
- Het milieu is slechts voor weinigen een argument voor deelname.
- Iets meer dan de helft (53%) zegt dat ze naar verwachting gebruik zullen blijven maken van het transferium, ook na afloop van het project.
- Over het algemeen is men tevreden over de methode en de kwaliteit van communicatie tijdens het project.
- De deelnemers zijn tevreden over de veiligheid en toegankelijkheid van de fietsenstalling, maar niet tevreden over de breedte van de fietsrekken en het ontbreken van een fietspomp (*welke inmiddels is geplaatst*).
- De meeste respondenten (54%) werken vijf dagen in de week. Het gemiddelde is 4,4 dagen per week. Het gebruik van het transferium ligt op gemiddeld 3,4 dagen per week. Daarmee komt het gemiddelde gebruikpercentage van het transferium op 77%.
- Van de respondenten is 60% mannelijk en 40% vrouwelijk. De leeftijd varieert tussen de 23 en de 60 en de gemiddelde leeftijd is 44 jaar.

2.12.2 Conclusies fietstransferium

Voor wat betreft de kopieerbaarheid van het 'product' fietstransferium komen, uit de antwoorden en de open opmerkingen, de volgende zaken naar voren.

- De route tot aan het fietstransferium moet zoveel mogelijk congestievrij zijn.
- Het terrein mag vanwege het veiligheidsgevoel niet afgelegen liggen en moet goed verlicht zijn.
- De fietsinfrastructuur vanaf het transferium dient goed verzorgd te zijn.
- De stalling moet ruim voldoende fietsrekken hebben, met veel ruimte onderling. Het slot moet werken.
- Een mogelijk registratiesysteem dient fraudebestendig te zijn.
- Minimale faciliteiten zijn:
 - Fietspomp
 - Bandenplaksetje
 - Onderhoudscontract

3. Beantwoording onderzoeksvragen

Als logisch vervolg op de conclusies uit het gebruikersonderzoek, komt een tweetal vragen naar voren.

- Aan welke criteria moet een transferium voldoen? Gebruik naast de onderzoeksresultaten ook deskresearch.
- Wat zijn, de criteria in acht nemend, mogelijke andere locaties in de provincie Gelderland waar een fietstransferium succesvol kan zijn.

In de volgende paragrafen zullen deze worden beantwoord.

3.1 Criteria voor een fietstransferium

In paragraaf 2.12.2 zijn enkele criteria opgenoemd die uit het gebruikersonderzoek naar voren komen. Om een completer beeld van de voorwaarden voor een succesvol transferium te krijgen is een beknopte deskresearch uitgevoerd.

In 2007 heeft de Radboud Universiteit Nijmegen een onderzoek¹ uitgevoerd naar de mogelijkheden van Park and Bike. De volgende conclusie wat betreft realisering van een P+B voorziening is getrokken:

*"Behalve dat een P+B alternatief snel en goedkoop dient te zijn, blijkt uit de literatuur dat **bestemmingen op maximaal 2,5 a 3 km van het P+B terrein** mogen zijn gelegen en dat optimale fietscondities dienen te worden gerealiseerd om het natransport aantrekkelijk te laten zijn. Verder zijn de kansen voor P+B locaties het grootst op locaties waar **geen of weinig ontsluitend openbaar vervoer aanwezig is**, waar veel werkgelegenheid is binnen een straal van 3 km en wanneer deze worden gerealiseerd op **locaties die bewaakt zijn**. Verder zijn **flankerende maatregelen om het autogebruik op eindbestemming te ontmoedigen** van groot belang."*

In de volgende paragrafen zal voor een aantal onderdelen de ideale situatie worden geschetst voor een succesvolle implementatie van een fietstransferium. Indien een genoemd punt alleen voortkomt uit bovengenoemd onderzoek uit 2007 dan zal er een verwijzing bijstaan.

3.1.1 Aanleiding

- Al dan niet tijdelijke congestie (door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden);
- Flankerende beleidsmaatregelen (zoals autowerende maatregelen en/of gereguleerd parkeren; integreren in stedelijk P&R beleid)¹

¹ "Park and Bike: een nieuw concept voor congestiegevoelige gebieden?" drs. Arnoud van de Vrugt en dr. ir. Ilona Bos, Radboud Universiteit Nijmegen

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

3.1.2 Locatiekenmerken

- Tot aan het transferium is de route per auto congestievrij;
- Het terrein ligt niet afgelegen;
- Optimale fietsinfrastructuur in de omgeving.
- Op fietsafstand (< 3 km) van werkgelegenheid (bedrijventerrein)¹;
- Logisch gelegen tussen woon en werk¹;
- De grond is in bezit van de gemeente of de provincie¹;
- Eventueel gecombineerd gebruik met aanwezige (parkeer)faciliteiten¹;
- Geen of weinig ontsluitingen van openbaar vervoer aanwezig¹;

3.1.3 Terrein

- Er zijn voldoende parkeerplaatsen;
- Het terrein is goed verlicht.

3.1.4 Fietsenstalling

- Er zijn voldoende fietsenstallingen;
- De fietsenrekken zijn ruim genoeg;
- De stalling is veilig en afsluitbaar (met een werkend slot).

3.1.5 Faciliteiten

- De fietsenstalling is voorzien van een bandenplakset en een fietspomp;
- Een onderhoudscontract voorziet in reparatie van defecte fietsen buiten kantooruren.

3.2 Andere mogelijke fietstransferium locaties

Als we bovenstaande punten in acht nemen, welke potentiële locaties in de provincie Gelderland kunnen dan worden aangewezen als mogelijke plekken voor een fietstransferium?

Van de criteria uit paragraaf 3.1 is een aanleiding het belangrijkste punt voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe locaties. Immers, zonder een aanleiding, zoals congestie of autowerend beleid, zal een fietstransferium weinig bestaansrecht hebben. Automobilisten zullen dan simpelweg ook het laatste gedeelte van de reis met de auto afleggen.

Voor het vinden van potentiële locaties kan dus worden gekeken naar de gebieden waar een aanleiding is, onder te verdelen in congestie en autowerend beleid.

Bij één van de locatiekenmerken uit paragraaf 3.1.2, over de maximale fietsafstand tot aan de bestemming, willen we op basis van dit fietstransferium-project een kanttekening plaatsen. In paragraaf 2.3 is duidelijk geworden dat veel gebruikers van het transferium een werklocatie hebben op bedrijventerrein Lorentz. De fietsafstand vanaf het transferium tot aan dit terrein bedraagt al snel zo'n 4 km. Toch is dit voor de huidige deelnemers geen belemmering geweest om deel te nemen.

In onderstaande zoektocht naar mogelijke nieuwe locaties is de grens van 3 km daarom niet bepalend geweest. Sommige afstanden zijn een stuk groter, maar dit hoeft dus geen bezwaar te zijn voor het succes van een mogelijke locatie.

3.2.1 Congestiegevoelige gebieden:

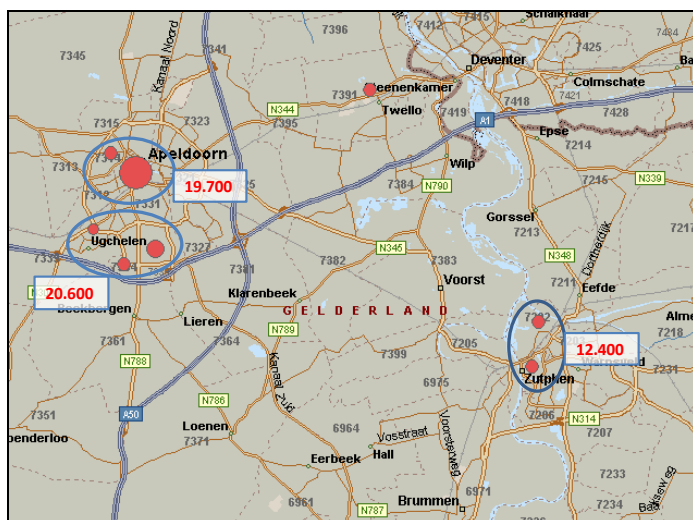
Gebieden waar veel werkgelegenheid is zal veel verkeer aantrekken. In de volgende figuur staat weergegeven in welke postcodegebieden de werkgelegenheid het grootst is. De provincie Gelderland heeft daartoe een postcodebestand aangeleverd. Alleen de gebieden met meer dan 5.000 banen zijn afgebeeld.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



Duidelijk is te zien dat de grootste werkgelegenheidsgebieden liggen in de stadsregio Arnhem Nijmegen, Ede, Barneveld en Apeldoorn.

In dit rapport wordt voornamelijk ingezoomd op een tweetal gebieden waar in de spits geregeld spraken is van verminderde doorstroming, dit in samenspraak met de provincie. Het betreft Apeldoorn Zuid en Zutphen de Hoven. De werkgelegenheids cijfers voor deze gebieden staan in onderstaande figuur.

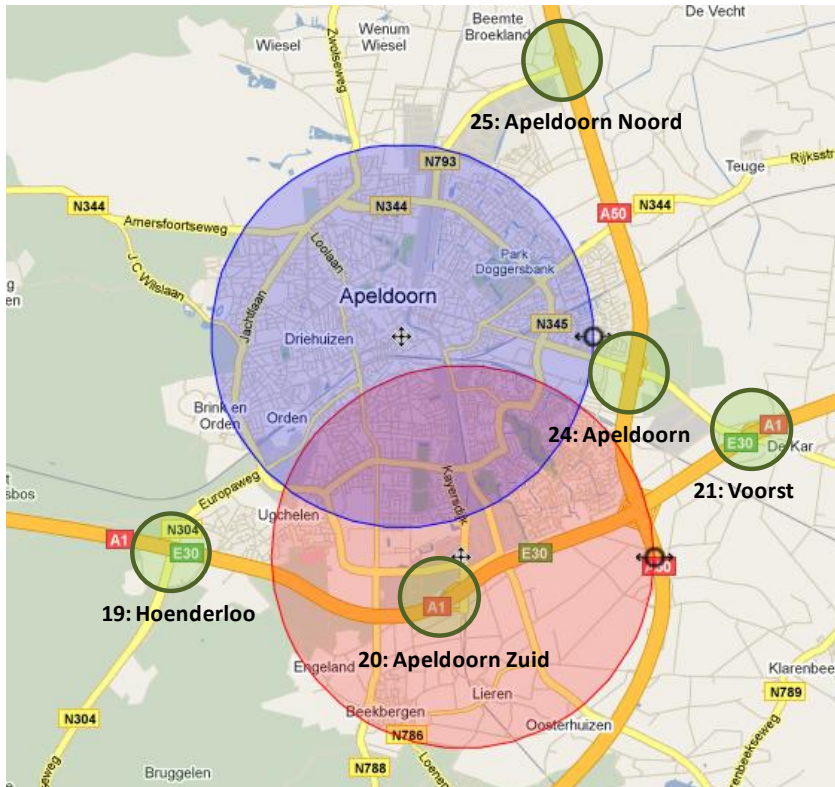


Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Apeldoorn

Er werken ruim 20.000 werknemers in Apeldoorn Zuid en bijna 20.000 in de binnenstad. Apeldoorn is gelegen tussen twee snelwegen, de A1 en de A50. De A50 heeft twee afslagen ten oosten van Apeldoorn, de A1 twee afslagen ten zuiden van de stad en nog één ten zuidoosten.

Uit de criteria van paragraaf 3.1 nemen we over dat de afstand tot de werkgelegenheid zo'n 3 km mag bedragen. In onderstaande figuur zijn voor Apeldoorn Centrum en Apeldoorn Zuid cirkels ingetekend met een straal van 3 km hemelsbreed.



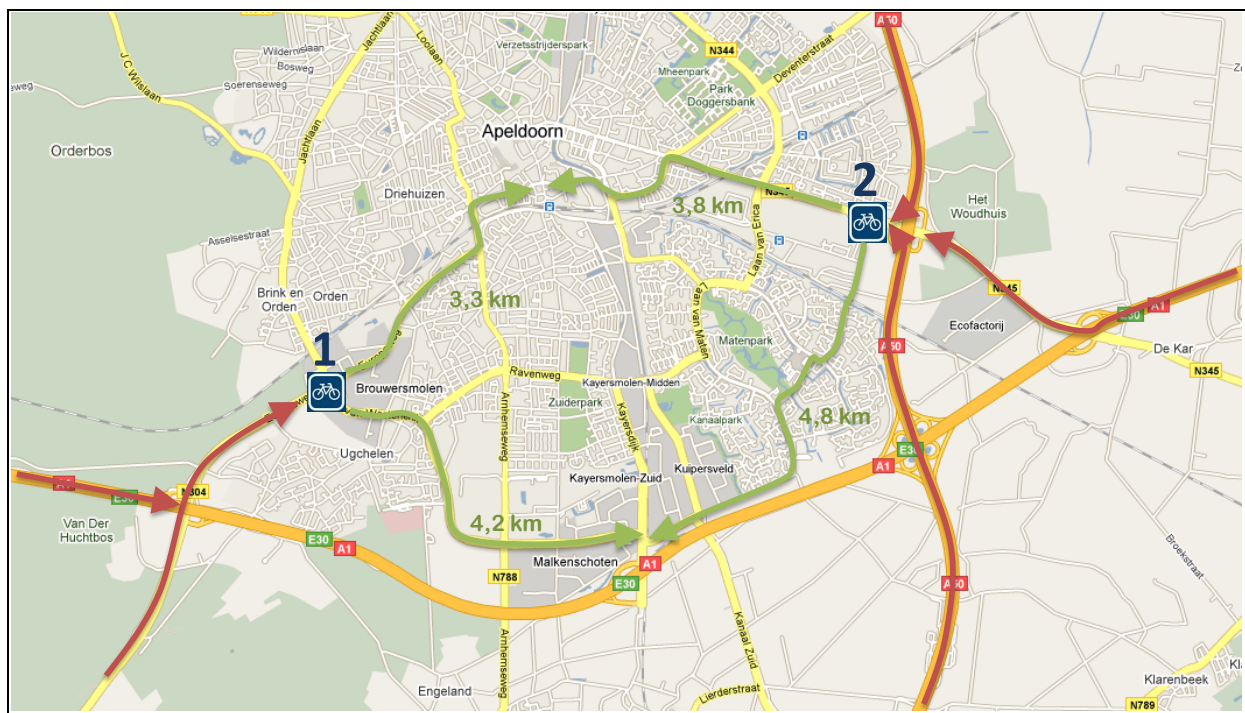
Voor een fietstransferium is de afslag Apeldoorn Zuid niet interessant, deze ligt te dicht bij de werkgelegenheid.

De gebieden rondom de snijpunten van de twee cirkels zijn wel interessant, vanaf daar is zowel de binnenstad als Apeldoorn Zuid goed te bereiken. Twee voorstellen voor locaties voor een fietstransferium zijn in de figuur op de volgende pagina ingetekend.

De doelgroep voor transferiumlocatie 1 is de groep automobilisten die vanuit het westen over de A1 komen en vanuit het zuiden over de N304. De locatie is gelegen op zo'n 2 km vanaf afslag 19 (Hoenderloo). Een locatie dichtbij de A1 zou betekenen dat de fietsafstand richting de werkgelegenheid te groot wordt. Deze is nu, vooral richting Apeldoorn Zuid, al aan de hoge kant.

De doelgroep voor transferiumlocatie 2 is de groep automobilisten die vanuit het noorden en zuiden over de A50 komen en vanuit het oosten over de A1 en de N345. De locatie ligt vlakbij de A50 waardoor automobilisten niet lang over het drukke onderliggende wegennet (N345) hoeven te rijden. De fietsafstanden zijn ook hier behoorlijk ver.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

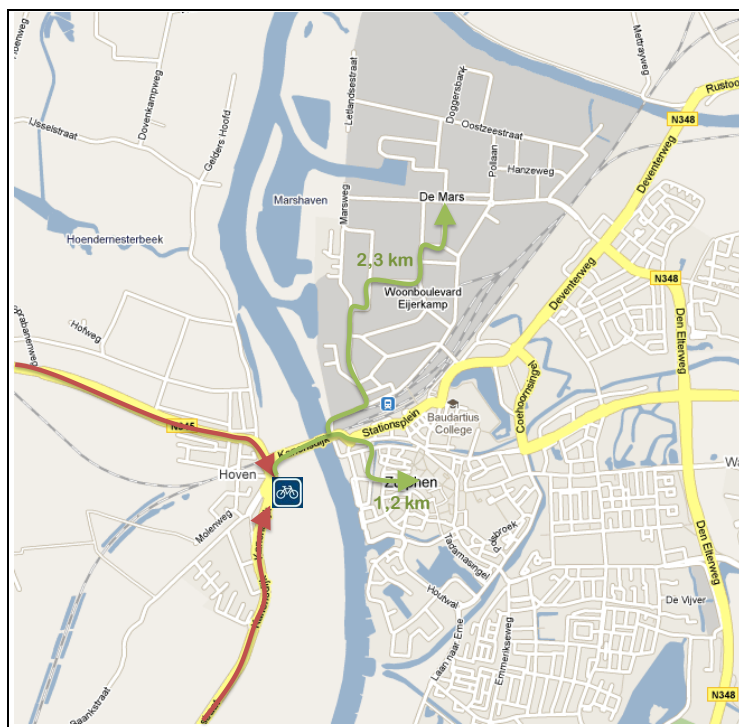


Een fietser doet over een afstand van 3 km ongeveer 9 tot 12 minuten en over een afstand van 5 km ongeveer 15 tot 20 minuten. Een overstap van de auto op de fiets kost zo'n 3 à 4 minuten. Het is de vraag of de automobilist deze extra reistijd voor lief neemt. Een nader onderzoek onder de werknemerspopulatie zal hierover uitsluitsel kunnen geven.

Zutphen

Er werken ruim 12.000 werknemers in Zutphen. Congestie doet zich vooral voor bij de brug over de IJssel. Automobilisten kunnen met een fietstransferium vóór de brug worden opgevangen, nabij de wijk De Hoven.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010



De afstanden vanaf het transferium richting het centrum of bedrijventerrein De Mars zijn zeer goed per fiets af te leggen.

Het is een optie om het fietstransferium meer naar het zuiden te verleggen, om de congestiegevoeligheid minder te maken. Groot nadeel daarvan is wel dat het transferium niet meer op een logische route ligt voor de stroom auto's vanuit het westen (over de N345).

3.2.2 Autowerend beleid:

Veel werkgelegenheid op een bepaalde locatie biedt nog geen garantie dat het ook een geschikt gebied is voor een fietstransferium. In veel gevallen gaat het namelijk om grote bedrijventerreinen waar voldoende parkeergelegenheid is en congestie nog niet zozeer aan de orde is. In deze paragraaf wordt daarom gekeken naar gebieden waar een autowerend beleid geldt.

Werknemers kunnen hun auto niet dichtbij hun werk parkeren, daarmee zijn deze locaties interessant om naar te kijken voor mogelijke fietstransferia. In de binnensteden van vrijwel alle grotere steden geldt een autowerend beleid: er is weinig parkeergelegenheid, en de straten zijn veelal gesloten voor auto's. Voor deze beschouwing wordt er nader gekeken naar de grootste steden in Gelderland. Het betreft:

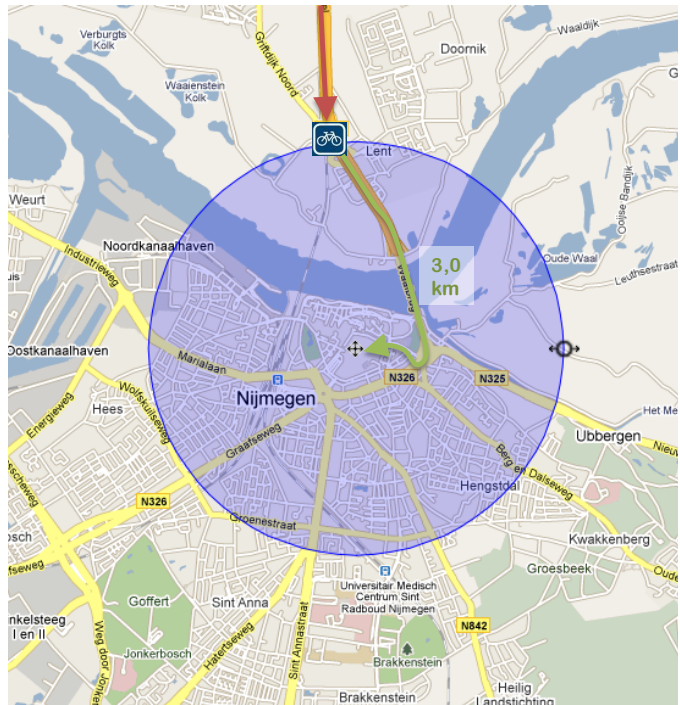
Plaats	Inwonertal
Nijmegen	161.000
Apeldoorn	155.000
Arnhem	147.000
Ede	67.000
Doetinchem	56.000

Per stad zullen de mogelijkheden voor een fietstransferium worden bekeken. Dit gebeurt door buiten een straal van 2 km hemelsbreed te zoeken naar potentiële locaties. Apeldoorn zal niet nogmaals worden bekeken, zie daarvoor paragraaf 3.2.1. In onderstaande kaarten per stad zijn met fietsiconen de potentiële locaties aangegeven.

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Nijmegen

Nijmegen heeft veel invalswegen. Vanuit het noorden worden alle verkeerstromen geconcentreerd over de Waalbrug. Een potentiële fietstransferium locatie die in het oog springt is dan ook bij **NS station Nijmegen Lent**. Hier staat al een bikedispenser, die echter weinig wordt gebruikt. Wellicht dat hier met een beloningsysteem en een communicatie traject meer gebruikers te trekken zijn.

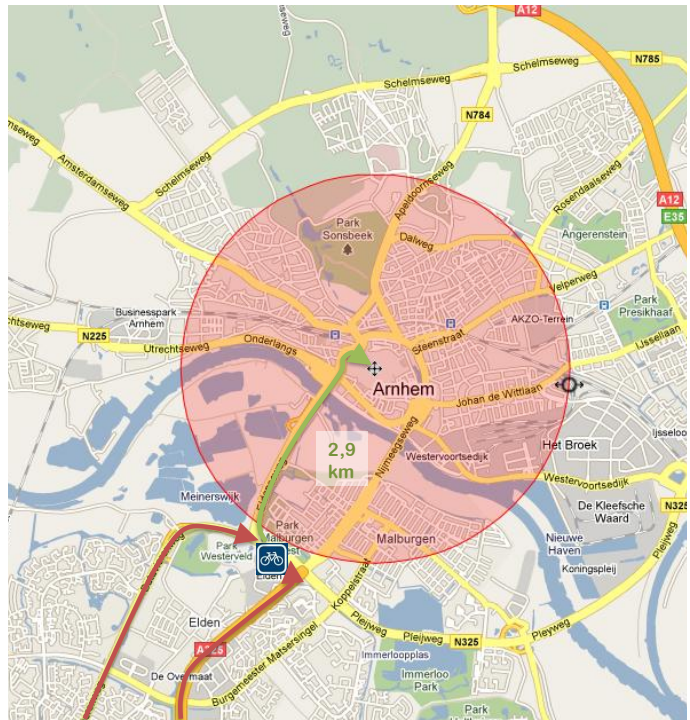


Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Arnhem

Een voor de hand liggende locatie vanuit het zuiden richting het centrum van Arnhem is bij het **Stadion Gelredome**.

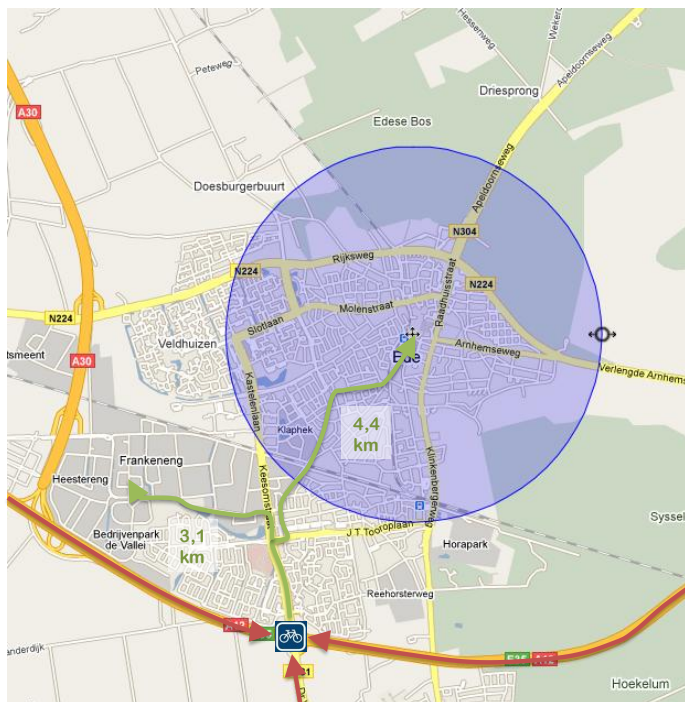
Ruim voldoende parkeergelegenheid en men kan de drukte op de Mandelabrug vermijden. Nadeel van de locatie is dat men tot aan het Gelredome vaak al enige vertraging heeft opgelopen.



Ede

Een mogelijke locatie is bij **afrit 24 (Wageningen)** aan de A12. Hier ligt reeds een carpoolplaats, die uitgebreid zou kunnen worden.

Het centrum van Ede ligt op 4,4 km afstand. Voordeel van deze locatie is dat ook bedrijventerrein Frankeneng (op 3,1 km) kan worden bediend.

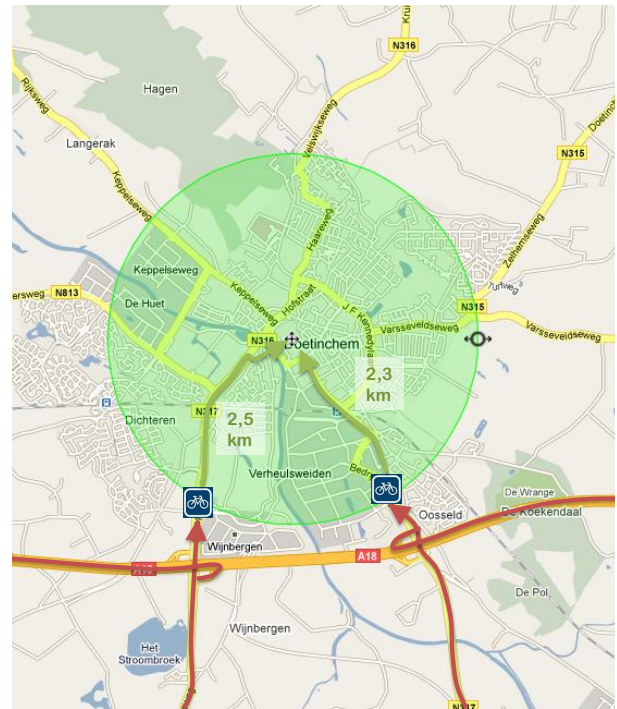


Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Doetinchem

Vanaf de A18 zijn er twee invalswegen richting het centrum van Doetinchem. De **Europaweg** loopt langs een woon-boulevard, waar voldoende parkeerruimte aanwezig is.

De **Terborgseweg** loopt langs een aantal bouw-markten, ook daar is er ruimte om te parkeren.



4. Conclusies en aanbevelingen

Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat de deelnemers goed te spreken zijn over het project en de uitvoering. Ze beoordelen het met een rapportcijfer 7,7.

Het is vooral de combinatie van vertraging door werkzaamheden en de gratis fiets, die ervoor zorgt dat men van het fietstransferium gebruik maakt. Iets meer dan de helft (53%) zegt dat ze naar verwachting gebruik zullen blijven maken van het transferium, ook na afloop van het project.

Deze conclusies geven aanleiding om te kijken of er in Gelderland andere locaties zijn waar een fietstransferium succesvol kan worden neergezet.

Een locatie moet aan een aantal criteria voldoen:

- Tot aan het transferium is de route per auto congestievrij;
- Het terrein ligt niet afgelegen;
- Optimale fietsinfrastructuur in de omgeving;
- Op fietsafstand (< 3 km) van werkgelegenheid (bedrijventerrein), al bewijst het Harderwijk Fietstransferium dat deze afstand ook wel groter mag.
- Logisch gelegen tussen woon en werk;
- De grond is in bezit van de gemeente of de provincie;
- Eventueel gecombineerd gebruik met aanwezige (parkeer)faciliteiten;
- Geen of weinig ontsluitingen van openbaar vervoer aanwezig;

Een aantal locaties wordt aanbevolen om nader te onderzoeken. De locaties zijn gekozen op basis van twee mogelijke aanleidingen (congestie of autowerend beleid):

Congestie:

- Apeldoorn, nabij afrit 24 van de A50 (pag. 18)
- Apeldoorn, nabij afrit 19 van de A1 (pag. 18)
- Zutphen, nabij wijk De Hoven (pag. 18)

Autowerend beleid:

- Nijmegen, bij Station Nijmegen Lent (pag. 19)
- Arnhem, bij Stadion Gelredome (pag. 20)
- Ede, bij afrit 24 aan de A12 (pag. 20)
- Doetinchem, aan de Europaweg (pag. 21)
- Doetinchem, aan de Terborgseweg (pag. 21)

De genoemde locaties dienen nader onderzocht te worden op haalbaarheid en draagvlak onder de werknemers in het gebied.

Bijlage 1: opmerkingen en suggesties

Opmerkingen en suggesties
Als u begint aan een nieuw transferium, dan raad ik u aan om eerst alles in kannen en kruiken te hebben voordat er begonnen wordt aan zo'n project. De frustratie die gepaard gaat is erg groot namelijk. ook is er frustratie van zogenaamde wegrijders. mensen die alleen inklokken en daarna weer wegrijden. Hier zou meer controle op moeten zijn.
De bereikbaarheid van het transferium is niet altijd even goed, omdat er regelmatig files stonden. Hierdoor heb ik niet altijd gebruik kunnen maken van de fiets. Wellicht had het transferium op een beter bereikbare plaats gelegd kunnen worden.
de fiets die ik kreeg is te klein ik heb dit aangegeven door een grotere maat fiets ik heb nu maat M maar zou graag een XL willen hebben want dan kan ik teminste normaal fietsen want zoals het nu gaat is niet echt fijn hij is gewoon te KLEIN ik ben al bij de fietsenmaker geweest en die heeft dat ook bevestigd het stuur en zadel staan op hun hoogste punt en daar kan dus niets meer aangedaan worden hopenlijk kan ik een andere fiets krijgen want dit is niet leuk fietsen zo m vr gr
de service aan de fiets vindt ik een lastige. Ik heb de beurt niet laten uitvoeren, het is lastig om naar de fietsenmaker te gaan voor of na het werk. Slot blijft een probleem. Oversteekpunt is lastig over te steken, de tijdwinst die je maakt met de fiets sta je dubbel en dwars te wachten met oversteken! Auto's geven hier vol gas en is erg gevaarlijk met oversteken. (richting vanuit buurt frankrijk naar industrieterrein)
De verwachte verkeersopstoppingen zijn in mijn beleving uitgebleven dus de motivatie om de fiets om nu zo veel mogelijk te pakken is dat ik het gewoon lekker vindt om het laatste stukje te fietsen. Nu ik al zo ver in het project zit wil ik de gratis fiets niet meer aan mij voorbij laten gaan. Ik hoop dat na de werkzaamheden aan de N302 het transferium in stand kan worden gehouden.
Door drukte en file was het fietstransferium niet te bereiken of pas na enige tijd, waardoor ik door tijdgebrek geen gebruik heb gemaakt van de fiets.
een goed plan, heel tevreden met de fiets en ook de mogelijkheid een stuk van het woon/werkverkeer te kunnen fietsen.
Een vraag en een opmerking. De vraag is in hoeverre de enquête anoniem is. Geboortejaar en postcode woonadres. De opmerking betreft de controle op het gebruik van de fiets. Ik zie regelmatig dat medegebruikers van het fietstransferium geen gebruik maken de fiets maar wel inklokken bij het fietstransferium maar weer wegrijden met de auto. Om later toch in het bezit te komen van de fiets. Dit heb ik een aantal keren gezien toen ik mijn regenkleding aan trok en wat langer in het fietsenhof aanwezig was.
Graag iets aan slot doen.
HARDERWIJK en de bossen met uw FIETS VERKENNEN -1e FIETS-CARPOOL- N-West Veluwe. Toeristisch overstappunt Ik vind het project zo succesvol dat ik niet meer zonder zou kunnen. Dat komt ook sterk door de uitstekende ligging aan de snelweg en toch dicht bij de stad. Het kost vrijwel geen tijd extra, door die ligging. Daarnaast blijft je fiets droog en veilig gestald. Je beweegt nog eens, spaart veel parkeergeld uit, en spaart het milieu, doordat je niet eindeloos voor stoplichten staat te wachten voordat je in het centrum bent. Zonder deze voorziening van stalling zou ik niet meer op de fiets gaan. Ik raad u sterk aan de hele investering te continueren en zelfs uit te breiden Uitbreiding kan door regelmatige bezoekers van buiten er vaker op te wijzen, en ze hun eigen fiets, daar te laten stallen. Een belangrijke uitbreiding kan zijn die Fietstoeristen die met hun fiets op de twinnylod het hele land doorkruisen, (bijna een nationale gekte), op deze plek een gratis stalling te laten vinden voor hun auto, zodat ze vandaaruit de bosomgeving van Harderwijk en Ermeloo kunnen doorfietsen (via die nieuwe fietsbrug heel veilig). Zet een bord neer met fietsroutes (dan ben je ook die auto's uit de bossen kwijt), ook naar het water en de stad door en zelfs daarna op de fiets Harderwijk in kunnen

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

<p>voor winkelen en uit eten (Zet suggesties hiervoor op een infobord binnen het hek of laat reclame door restaurant maken met een fietsroute.- korting voor fietsers. Maak dit groots en openbaar door het aan te geven op de snelweg en op de N 302 in de polder (in samenwerking met de ANWB) en Harderwijk heeft een nieuwe trend gezet en uitvinding gedaan, waarvoor de grootste investeringen al uitgegeven zijn en die zich in veel opzichten terug verdienen. Op den duur kun je een restaurant in het bos bij plaatsen. of op plek naast de snelweg en P-plaats waar nu nog een woning staat. Overkapt fietsrekken rondom huidige stalling , nog meer plek. gr. Freek Leene</p>
<p>Het is soms vervelend om te zien dat er mensen zijn die om de fiets te verdienen alleen maar klikken bij de ingang en vervolgens leuk hun auto weer pakken.</p>
<p>Het project is misbruik gevoelig en het eventueel aanwezige misbruik wordt als irritant ervaren. Duidelijke communicatie hierover kan dat wegnemen.</p>
<p>Het stoort mij behoorlijk dat ik geen antwoord krijg op mijn vragen per email en dat ik geen overzicht ontvang van mijn geregistreerde fietsbewegingen en dat het geheel erg fraudegevoelig blijkt, want ik zie regelmatig mensen aan komen fietsen, taggen en weer weg fietsen. Die gingen voor die tijd waarschijnlijk ook al met de fiets en krijgen nu een fiets kado, zonder er iets extra's voor te doen of eigenlijk zonder dat het N302-project ontlast wordt. Ook zou je even kunnen taggen en zo weer in de auto kunnen stappen en toch een fiets verdienen. Verder vind ik het jammer dat het taggen pas zo laat op gang kwam, want dit bevorderde het gebruik niet. Onduidelijk is of fietsdagen wel meegerekend zijn. Het is daarom zaak om bij een nieuw te starten project op een andere plek op tijd te beginnen.</p>
<p>ik ben heel blij met dit initiatief. het scheelt mij vooral in de avondspits veel tijd, met name ook doordat ik de drukte van het dolfinarium (file langs de haven) omzeil. In de ochtendspits zou ik met de auto rechtdoor harderwijk door kunnen rijden en zo in 5 minuten op mijn werk zijn. Door de fiets te pakken ben ik 10 minuten later op mijn wwerk. deze tijd haal ik in de avondspits weer in 9zeker bij drukte bij het dolfinarium waar ik werk).</p>
<p>ik ben pas zeer recent ingestapt in het project dus mijn ervaringen beslaan slechts een korte periode.</p>
<p>Ik heb bij de aanmelding aangegeven dat mijn framemaat 62 is. Ik heb echter als transferiumfiets een L gekregen. Ik had veel liever een XL gehad. Die had veel beter bij mijn postuur gepast. Toen ik dat aangaf bij Boonen zei men dat er geen mogelijkheid meer was om te ruilen omdat hij die niet op voorraad had.</p>
<p>Ik heb een vijf gegeven, omdat ondanks de werkzaamheden tot nu toe, behalve vorige week, het redelijk makkelijk is om naar kantoor te rijden met de auto. Geen noemenswaardig oponthoud. Het fietsproject levert me gemiddeld per dag minimaal een half uur extra aan reistijd op. Zoals gezegd, als het oponthoud continue dat was van vorige week, dan betaalt het project zich daadwerkelijk uit. Tevens stoorde ik me aan de berichten over de mate van het fiets gebruik. Ik doe gewoon mijn best om zo veel mogelijk te fietsen maar mijn werk brengt ook met zich mee dat ik extern moet werken of op andere tijdstippen en dus dan niet fiets.</p>
<p>Ik vind dat er een betere controle moet zijn op het klokken van je fietsgedrag. Ik zie heel vaak mensen die alleen inklokken en dan weer met de auto weg rijden. Nu zijn er straks mensen die een gratis fiets hebben, maar hier helemaal geen gebruik van hebben gemaakt.</p>
<p>Ik vind dat er vooral in het begin erg laks is omgegaan met gebreken en verstrekken van informatie. Het zal ook prettig zijn als er een overzicht komt met de gefietste dagen.</p>
<p>Ik vind het geweldig dit project zit de hele dag binnen dan is het heerlijk om op de fiets te zitten alleen als het glad en sneeuw is vind ik het wat minder</p>
<p>Ik vind het idee van het projekt meer dan uitstekend, alleen vind ik dat de uitvoering op enkele punten tekort is geschoten. Ik kan me ook niet aan de indruk onttrekken dat, er ondanks dat er volgens de berichten meer dan 100 deelnemers voldoen aan het criterium van 3 x rijden, er onvoldoende gebruik is gemaakt van de fietsen. Er staan nooit meer dan 30 auto's op de parkeerplaats en vaak nog veel minder.</p>
<p>Ik vindt het een prima project.</p>

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

<p>ik werk 3 a 3,5 dag per week , soms begin ik al om 7.30 - en ook wel eens dienst of een late vergadering. (dus veel papier meenemen) moet wel erg mijn best doen om te blijven fietsen met al deze extra zaken. Toch moeten we met een toename van aantal dikzakken in de samenleving en het milieu juist duwen en trekken om dit te blijven doen. Belonen (de gratis fiets) zal echt helpen</p>
<p>Ik wil bij deze vermelden dat ik toen ik me opgaf voor het Fietsproject ik nog niet wist dat ik een groot deel zou missen vanwege mijn zwangerschap. Ik heb dus alles ingevuld naar wat de bedoeling was geweest dat ik zou doen. Ik heb t/m augustus van het project gebruik gemaakt en afgezien van het gebrek aan ruimte in de stalling vind ik het een goed project. Wat betreft informatie verstrekking is de ALGEMENE informatie verstrekking goed, maar de persoonlijke laat het enigzins afweten. Zo ben ik bekend dat ik mijn fiets voor een gratis service beurt kan wegbrengen, maar hoe, waar en hoe dat in zijn werk gaat, daar heb ik geen idee van.</p>
<p>Ik wil U bij deze een compliment maken voor het instellen van het fietstransferium N302 en ervaar het laatste stuk fietsen VOOR en NA werktijd als een heerlijke ontspanning. Dus wat mij betreft mag het transferium blijven bestaan ook na het gereedkomen van de werkzaamheden aan de N302.</p>
<p>In de praktijk valt de vertraging op de N302 mee, wat natuurlijk op zich goed is, echter geeft het gebruik van de fiets nu wel extra reistijd waardoor de auto in tijd een beter alternatief is.</p>
<p>In de toekomst is het transferium ook goed te gebruiken om in de stad te gaan winkelen of gaan fietsen in de omgeving. ik zal naar het project minder gaan gebruiken, maar het is wel handig.</p>
<p>In het begin erg slecht geregeld met slot van de deur, is nu gelukkig goed, slecht bereikbaar geweest met auto, daardoor niet kunnen fietsen, is nu weer beter.</p>
<p>Jammer dat het transferium niet aan de flevokant van de grond is gekomen. Vanuit Zeewolde staat er ieder morgen een lange rij auto's op de dijk. Ik ben monteel vanuit Zeewolde op de N302 fiets snellers als dat ik met de auto zou gaan. Door het project raak ik er gewend aan het fietsen en zal ook na het project doorgaan op de fiets. Het was even omschakelen maar als je het ritme eenmaal te pakken hebt is het eigenlijk een aanrader voor iedereen om op de fiets te stappen.</p>
<p>Klasse initiatief, wat navolging verdient.</p>
<p>Laat aub het slot 's avonds gewoon via de chip reageren.</p>
<p>Leuk project wat zeker voor herhaling vatbaar is</p>
<p>Leuk project. Gelukkig is het slot vernieuwd. Dit is wel essentieel voor een prettig gebruik. Ik merk wel dat overdag gebruik maken van het transferium prima is, maar dat ik het tijdens de wisselende diensten minder prettig vindt om de auto achter te laten Vaak is het dan de enigste wagen op een toch afgelegen terrein.</p>
<p>mijn tag werkt vanaf begin niet heb steeds mail gestuurd maar dit is nog steeds niet opgelost dit moet toch optelossen zijn</p>
<p>Opgegeven reistijden woon-werk zijn van voor de wegwerkzaamheden. Nu, tijdens de uitvoering, zit er zo een speling van 20 min. in, met de fiets weet je beter waar je aan toe bent. Ook zonder project was ik daarom waarschijnlijk wel meer gaan fietsen maar niet zo regelmatig als nu ben ik bang voor, dit is een goede stimulans om door te gaan.</p>
<p>Oplossing voor klachten zoals verlichting (tijd automatische schakelaar) en slot toegangsdeur laat wel erg lang op zich wachten. Voor de rest prima voor elkaar.</p>
<p>perfecte idee,ik wou dat dit meer werd toegepast.</p>
<p>Sneller en/of uberhaupt antwoord geven op, via de mail, gestelde vragen.</p>
<p>Soms is het wel eng om s,nachts om 0.30 daar te zijn als ik late dienst heb gehad,er is wel genoeg licht maar als ik in het fietsenhok ben gaat binnen het licht al snel weer uit. Gaat weliswaar weer aan maar toch! Dan ook nog de deur af te sluiten met de sleutel duurt mij soms te lang,ik ben dan altijd alleen op het afgelegen stekkie. Gelukkig ben ik niet echt bang maar af en toe!</p>
<p>Vergelijk de klokgegevens eens met de camerabeelden, dan zult u zien dat er wellicht minder goed gefietst wordt als gedacht</p>
<p>Voor een vervolg gebruik van het transferium, moet er wel een af te sluiten fietsenstalling blijven. Wat zonder fietsenstalling is de fiets daar niet veilig! Prima Project! Misschien goed om er een fietspomp (vast aan de grond) neer te zetten!</p>

Gebruikersonderzoek Fietstransferium Harderwijk maart 2010

Zie voorgaande opmerkingen

Zoals gezegd is de communicatie gewoon goed via de mail. Alleen inderdaad de service van de fietsen is voor de fietsenmaker een goedkope want ik moet overdag, tijdens werktijd, mijn fiets wegbrengen. Dat komt er dus gewoonweg niet van. Hij moet nodig onderhouden worden want er rammelt van alles aan en de rem/versnellings-kabels rekken op. Dit is dus wel een min puntje. Tevens zou een centrale voetpomp aan een ketting oid een goede optie zijn. De banden zijn regelmatig zacht en dat kleine pompje wil niet erg wat op de fiets zit. Ik neem dan weer van huis mijn eigen voetpomp mee. Verder een prima project!!

Zolang het terrein goed toegankelijk blijft en bewaakt is de kans groot dat ik het zou blijven gebruiken, waarschijnlijk wel in iets mindere mate. (drang bij slecht weer is wat minder en file druk ook wat lager op het uitrijden van Harderwijk) suggestie: Mogelijk zijn er afspraken te maken met werkgevers die parkeerproblemen hebben op het eigen terrein, om op die wijze de druk daar te verminderen