

tabula rasa

GEDRAG EN COMMUNICATIE
CONSULTANTS

Evaluatie fietsparkeerbeleid

In opdracht van Gemeente Hilversum



Den Haag, mei 2019

Dr. Bert Pol
Ansâr Ahmadali
Laura Detmar, MSc

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Een nieuw beleid voor fietsparkeren	3
1.2	Beleids-effectevaluatie	3
2	De belangrijkste resultaten in het kort	5
3	Belangrijkste resultaten	7
3.1	Het beleid werkt: aanzienlijke toename in aantal goed geparkeerde fietsen .	7
3.2	Kennis regels hoog, stallingsmogelijkheden deels bekend	9
3.3	Beleid noodzakelijk en logisch gevonden, mits genoeg stallingsmogelijkheden 10	
3.4	Praktijk goed georganiseerd, kleine verbeteringen gewenst.....	14
3.5	Aantrekkelijkheid centrum iets gestegen, maar afhankelijk van verschillende factoren	16
3.6	Effectiviteit per interventie	18
4	Onderzoeksmethode	19
4.1	Observatieonderzoek	19
4.2	Straatinterviews	20
4.3	Interviews werknemers van de gemeente	21
4.4	Media-analyse	22
	Bijlage 1: Uitgebreide resultaten observatieonderzoek	23

1 Inleiding

1.1 Een nieuw beleid voor fietsparkeren

- De gemeente Hilversum besteedt veel aandacht aan het stimuleren van fietsgebruik. Met succes, de fiets is een populair vervoersmiddel voor de Hilversummers. Het centrum staat vol met fietsen. Om het centrum aantrekkelijk te houden, is het fietsparkeerbeleid vorig jaar veranderd. Eerst mochten fietsers hun fiets overal neerzetten, zolang het niet hinderlijk was. Sinds een paar maanden is het stadscentrum een fietsvrije zone. Fietsen mogen alleen in de rekken worden geparkeerd.
- Voor het invoeren van het nieuwe beleid zetten veel mensen hun fiets niet in een daarvoor bestemd vak. Daarnaast was het fietsaanbod niet goed over de stallingen verdeeld. Sommige stallingen waren dagelijks vol, terwijl andere locaties genoeg beschikbare plekken hadden.
- De gemeente heeft een tweedelige aanpak ingezet. Er is begonnen met een overgangsperiode, waarin nog niet gehandhaafd werd. Bewoners werden geïnformeerd over het nieuwe handhavingsbeleid door middel van flyers, krantenartikelen, borden en fietscoaches. Tijdens de tweede fase werd handhaving toegevoegd om het juiste parkeergedrag te stimuleren. In eerste instantie werden de fietsen alleen weggehaald en hoefde er geen boete te worden betaald. Nu moeten bewoners ook een boete betalen als de fiets wordt weggehaald.
- Het fietsparkeerbeleid heeft de volgende doelen:
 - Het aantal foutparkeerders zoveel mogelijk terug te dringen; en
 - Fietsers stimuleren om hun fiets te stallen in de beschikbare vrije stallingsplekken.

1.2 Beleidseffectevaluatie

- De gemeente heeft Tabula Rasa gevraagd het nieuwe beleid te evalueren. Is het gelukt om de doelstellingen te behalen? En waar en hoe is ruimte voor verbetering van het beleid?
- We hebben, omwille van de validiteit van de conclusies, naast elkaar verschillende onderzoeksmethoden ingezet, zowel van kwantitatieve als van kwalitatieve aard. Concreet waren dat: een observatieonderzoek, media-analyse en interviews met centrumbezoekers en gemeentewerkers. Deze zogeheten methodentriangulatie versterkt bij vergelijkbare uitkomsten de conclusies.

- 
- Voor het invoeren van het nieuwe beleid heeft Tabula Rasa onderzoek gedaan naar het fietsparkeergedrag in Hilversum. Het huidige onderzoek is deels een herhaling van vorig jaar. Hierdoor kunnen de resultaten met elkaar worden vergeleken.

2 De belangrijkste resultaten in het kort

Het beleid werkt: aanzienlijke toename in aantal goed geparkeerde fietsen

- Het aantal foutparkeerders is aanzienlijk verminderd. Dit blijkt uit de observaties: 74.6% van de 256 geobserveerde fietsers zet de fiets op de juiste plek. *Een zeer omvangrijke toename van het gewenste gedrag* als we het vergelijken met de situatie van voor de invoering van het nieuwe beleid. Toen parkeerde slechts 26.6% de fiets op de juiste plek. Deze resultaten worden ondersteund door de cijfers en ervaringen van handhaving, medewerkers van het fietsdepot, Stads Beheer Service (SBS) en de bewoners.

Kennis regels hoog, stallingsmogelijkheden deels bekend

- Het kennisniveau is hoog: een overgrote meerderheid weet dat fietsen in rekken moeten worden geparkeerd en dat deze worden weggehaald als ze fout staan. Het kennisniveau is aanzienlijk gestegen ten opzichte van voor de invoering van het beleid. Deze stijging lijkt te danken aan de actieve communicatie vanuit de gemeente: de borden op straat, krantenartikelen en flyers worden genoemd als kennisbron.
- Ook de kennis over stallingsmogelijkheden is over het algemeen hoog. De overgrote meerderheid kent verschillende plekken waar ze de fiets neer kunnen zetten. Wel zien we een duidelijk verschil in populariteit van de stallingen; bepaalde stallingsmogelijkheden zijn nog steeds erg populair (bijv. Groest), terwijl andere minder bekendheid genieten (bijv. Koornstraat).

Beleid noodzakelijk en logisch, mits genoeg stallingsmogelijkheden

- De meerderheid van de centrumbezoekers vindt het beleid noodzakelijk of logisch, maar niet per se leuk. Een klein deel is zeer negatief over het beleid. Deze groep is vooral negatief omdat ze vinden dat er te weinig stallingsmogelijkheden zijn en handhaving coulant(er) moet zijn. Mensen die het eens zijn met het beleid noemen deze punten ook als voorwaarden voor de rechtvaardigheid van het beleid.
- Deze kritiekpunten komen terug in de media en de politiek, waar we eveneens een verdeeld beeld zien. Andere kritiekpunten zijn volgens de politiek de onduidelijkheid m.b.t. de regels voor mindervalide mensen, de korte verwijderingstermijn die wordt gehanteerd en dat mensen stallingsmogelijkheden niet goed weten te vinden. In de media komt het volgende punt vaak terug: dat mensen te ver moeten lopen nu ze hun fiets niet meer voor de winkel kunnen parkeren.
- Onder winkeliers waren eveneens de meningen verdeeld. Een aantal winkeliers is blij dat het voor hun winkel geen woud aan fietsen meer is. Andere winkeliers vinden het juist klantvriendelijk; ze hebben het gevoel dat er minder impulsaankopen worden gedaan en er minder moeders met kinderen naar hun winkel komen. Uit de straatinterviews blijkt dat dit gevoel niet gedeeld wordt met de centrumbezoekers.

Gewenningsperiode

- Uit zowel de interviews met gemeentewerkers als de media-analyse blijkt dat er sprake was van een gewenningsperiode bij de bewoners van Hilversum. In het begin werden meer fietsen foutgeparkeerd (en weggehaald) en was er aanzienlijk meer weerstand tegen het nieuwe beleid; het weghalen van fietsen ging vaak samen met onbegrip en frustratie. Deze weerstand is afgenomen. Ook fietsers zelf geven aan dat het in het begin wennen was, maar dat ze het nu wel gewend zijn. Deze dalende trend is ook online en in de media zichtbaar.

Uitvoering van het beleid goed georganiseerd, kleine verbeteringen gewenst

- De samenwerking tussen de verschillende uitvoeringspartijen verloopt goed. Over het algemeen vinden ze dat de regels duidelijk zijn en de uitvoering goed gaat. Een aantal kleine verbeterpunten komen naar voren zoals het optimaliseren van het registratiesysteem en de aanpak van foutgeparkeerde kinderfietsen. Ook blijkt dat de coulante handhaving soms voor verwarring zorgt bij centrumbezoekers. De regels zijn daardoor niet altijd duidelijk.

Aantrekkelijkheid centrum iets gestegen, maar afhankelijk van verschillende factoren

- Wanneer gevraagd wordt naar de aantrekkelijkheid van het centrum zijn er weinig mensen die uit zichzelf over fietsen beginnen. Vaak beginnen mensen over de hoeveelheid cafeetjes, het type winkels of het gebrek aan groen. Over het algemeen wordt het centrum als iets aantrekkelijker beoordeeld dan voor de invoering van het beleid. Of dit te danken is aan het fietsbeleid kan niet met zekerheid worden gezegd. Desalniettemin lijkt het wel invloed te hebben. Als gevraagd wordt naar het fietsparkeerbeleid, wordt aangegeven dat het voor een toegankelijker en opgeruimder centrum heeft gezorgd. Ook beginnen mensen nu minder vaak *uit zichzelf* over de hoeveelheid fietsen in het centrum dan voor de invoering van het beleid.

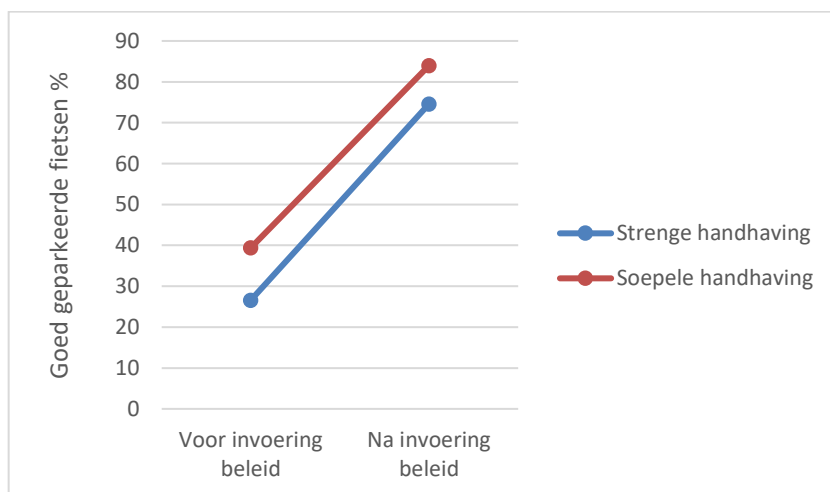
Effectiviteit per interventie

- De gemeente heeft verschillende interventies ingezet om kennis van het nieuwe fietsbeleid te vergroten en eventuele weerstand te minimaliseren. Omdat de effectiviteit van alle interventies gelijktijdig is gemeten, kunnen we niet exact achterhalen welke interventies tot welke veranderingen hebben geleid. Wel bieden de interviews en media-analyse inzicht in hoe de interventies werden ervaren.
 - Informatievoorziening. Er wordt veelal positief verteld over de informatievoorziening van de gemeente. Een groot deel van de centrumbezoekers zegt kennis over de regelgeving te hebben verkregen uit informatievoorzieningen zoals de krant, borden en flyers.
 - Zichtbare handhaving. Ook de zichtbare handhaving heeft effect: een meerderheid van de fietsers gaf aan handhaving minstens één keer te hebben gezien.
 - Fietscoaches. De meeste mensen hebben de fietscoaches nooit gezien of begrijpen niet goed wat wordt bedoeld met de term fietscoach. Als ze een mening hebben over deze fietscoaches, is deze vaak negatief (bijv. niet benaderbaar of te commanderend). De fietscoaches zelf hebben ook negatieve ervaringen gehad tijdens hun werk.

3 Belangrijkste resultaten

3.1 Het beleid werkt: aanzienlijke toename in aantal goed geparkeerde fietsen

- Het aantal foutparkeerders is aanzienlijk verminderd. 74.6% van de 256 geobserveerde fietsers zet de fiets op de juiste plek. *Een zeer omvangrijke toename* als we het vergelijken met voor de invoering van het nieuwe beleid. Toen parkeerde slechts 26.6% de fiets op de juiste plek.
- Bovenstaande telling is gebaseerd op de strengere handhaving waarbij de regels *exact* worden nageleefd: alleen fietsen in de rekken worden goed gerekend. In de praktijk past handhaving deze strenge regels niet toe. Ze gebruikt een soepelere werkwijze, waarbij fietsen minder snel als foutgeparkeerd worden aangemerkt. Als een fiets netjes *naast* de rekken staat en niet in de weg, wordt deze niet weggehaald. Een fiets aan een boom wordt ook niet meegenomen.
- Als we deze soepele regels van de handhaving hanteren stijgt het percentage goed geparkeerde fietsen nog verder naar maar liefst 84.0% (tegenover 74.6% volgens strenge handhaving). Voor invoering van het beleid parkeerde volgens de soepele regels slechts 39.4% de fiets op de juiste plek (tegenover 26.6%). Zowel volgens strenge handhaving als soepele handhaving, zien we een enorme toename in het aantal goed geparkeerde fietsen.



Figuur 1. Aanzienlijke toename in aantal goed geparkeerde fietsen

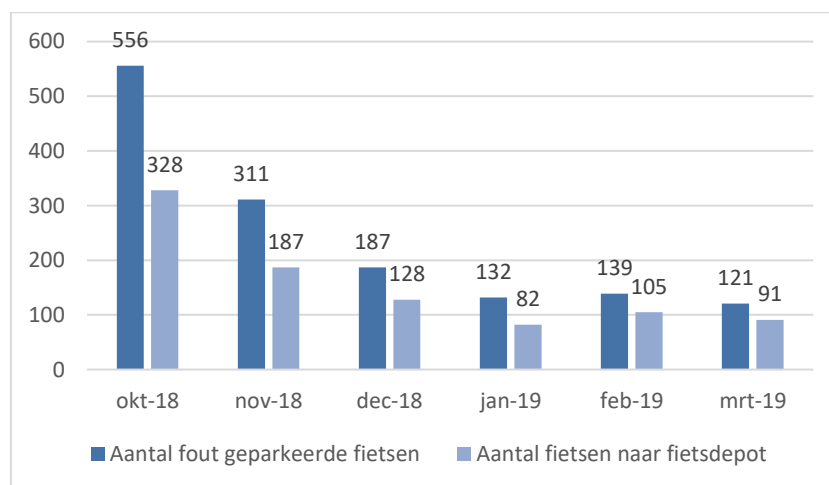
Tijdstip, locatie en weer invloed op foutparkeerders

- Uit de observaties en interviews blijkt dat fietsen vaker fout worden neergezet in het weekend en op zonnige dagen. Dit komt waarschijnlijk doordat op deze momenten simpelweg meer mensen in het centrum aanwezig zijn, waardoor de rekken voller zijn.

- Ook locatie speelt een grote rol. Op de Groest aan de kant van de markt wordt het minst vaak goed geparkeerd (59.5% parkeert goed). Op de Koornstraat doen mensen het het vaakst goed: 89.0% plaatst de fiets op de juiste plek.

Afname foutparkeerders zichtbaar in ervaring medewerkers en in cijfers handhaving

- Dat het beleid heeft geleid tot een afname in het aantal foutparkeerders wordt bevestigd door medewerkers van de gemeente. Ze geven aan dat het aantal fietsen dat wordt weggehaald sterk is afgenomen:
 - “Nu 2, 3 of 4 fietsen per keer. Eerst een stuk of 10.” (SBS)
 - “Verskil met begin en nu, in het begin kwamen veel meer fietsen binnen.” (fietsdepot)
- Figuur 2 geeft weer hoeveel foutgeparkeerde fietsen handhaving heeft geregistreerd per maand. Ook hier is een duidelijke afname te zien in het aantal foutgeparkeerde fietsen. Voornamelijk in de eerste maanden zien we een sterke daling. Handhaving is gestart in oktober. De eerste maand moesten centrumbezoekers waarschijnlijk nog wennen en parkeerden daarom vaker verkeerd. Vanaf december is het aantal foutgeparkeerde fietsen gestabiliseerd tot een lichte afname. Hierbij moet worden meegenomen dat handhaving vanaf half december is teruggeschroefd van drie naar twee uur per dag.



Figuur 2. Door handhaving geregistreerde foutgeparkeerde fietsen¹

Bewoners lijken verschil ook te merken

- Ook bewoners lijken het verschil te merken. Op de vraag wat ze van de hoeveelheid fietsen vinden, antwoordt 30.0% positief. Een deel geeft zelfs expliciet aan dat ze vinden dat er verbetering zit in de hoeveelheid fietsen. In vergelijking tot voor de invoering is dit een opvallend resultaat. Toen reageerde mensen vooral neutraal (“het hoort erbij”) of zelfs negatief (“het zijn er veel te veel”). Er werd voor het nieuwe beleid nauwelijks positief gereageerd op deze vraag.

¹ De donkerblauwe kolommen geven het totaal aantal geregistreerde fietsen weer. Hierbij zitten ook de fietsen die uiteindelijk niet naar het depot zijn gebracht, omdat de eigenaar tijdens het handhaven kwam aanlopen. De lichtblauwe kolommen geven het aantal fietsen weer dat daadwerkelijk naar het fietsdepot is gebracht.

3.2 Kennis regels hoog, stallingsmogelijkheden deels bekend

- De gemeente heeft sterk ingezet op communicatie over de beleidsveranderingen. Door middel van borden, flyers, krantenartikelen en fietscoaches werd gecommuniceerd over de nieuwe regels, de consequenties en de stallingsmogelijkheden. Met resultaat, zo blijkt uit de interviews.

Kennisniveau gestegen

- 93.9% van de geïnterviewde fietsers geeft aan de regels te kennen. Fietsers weten dat de fiets wordt weggehaald als deze fout staat. Maar niet iedereen die zegt de regels te kennen, kent deze daadwerkelijk: 10.8% van deze groep geeft een fout antwoord (*“Ze halen ze weg als het fout staat. En fout is: op de weg.”*)
- Ook vroegen we of mensen wisten wat de gevolgen zijn van het fout neerzetten van de fiets. 92% van de geïnterviewden was ervan op de hoogte dat foutgeparkeerde fietsen worden weggehaald. Van deze mensen wist meer dan de helft (52.1%) dat er ook een geldbedrag betaald moet worden bij het ophalen van de fiets. 8% van de geïnterviewden gaf aan niet te weten wat de gevolgen zijn van foutparkeren.
- In vergelijking met de voormeting is het kennisniveau gestegen. *Voor de invoering van het beleid*, gaf 62.0% aan de regels te kennen (vs. 93.9%). 15.8% van de groep die aangaf de regels te kennen, gaf een fout antwoord (vs. 10.8%).
- Deze stijging in kennisniveau lijkt te danken aan de actieve communicatie vanuit de gemeente. 32.0% noemt de borden als (een van de) bron(nen) van informatie, 24.0% geeft aan de regels in de krant te hebben gelezen en 6.0% heeft de informatie in een flyer gezien. 34.7% van de mensen geeft aan de regels te kennen “van horen zeggen”; ze wonen hier zo lang dat ze het wel weten, ze weten het door rond te kijken of dat familie of kennissen hen hebben geïnformeerd.
 - *“Is niet te missen, ze hebben vele waarschuwingen en mededelingen gedaan. Het is goed gecommuniceerd.”*

Meerdere stallingsmogelijkheden bekend, sommige blijven onbekend

- Ook wat betreft kennis over stallingsmogelijkheden zijn de resultaten overwegend positief. 92.0% van de geïnterviewde fietsers gaf aan plekken te kennen waar zij hun fiets konden parkeren (naast de plek waar ze de fiets op dat moment hadden neergezet). 42.0% noemt een specifieke plek, zoals de Groest of de Zeedijkstalling. In vergelijking met de voormeting zien we dat bepaalde stallingsmogelijkheden nog steeds erg populair zijn, terwijl andere minder bekendheid genieten. Zo wordt Koornstraat nog steeds weinig genoemd en tijdens de observaties ook minder gebruikt dan andere stallingen.

3.3 Beleid noodzakelijk en logisch gevonden, mits genoeg stallingsmogelijkheden

Beleid noodzakelijk en logisch gevonden, mits genoeg stallingsmogelijkheden en coulante handhaving

- Het beleid wordt veelal beschreven als noodzakelijk, logisch of goed. 70.6% van de geïnterviewden bleek (relatief) positief tegenover het handhavingsbeleid te staan. Dit loopt uiteen van mensen die zeer positief zijn en de positieve effecten van het beleid benoemen (*"ik vind het goed, zo wordt het een stuk opgeruimder"*). Tot mensen die het voornamelijk beschrijven als noodzakelijk, maar niet zo zeer leuk (*"Het is vervelend als het je eigen fiets is, maar het is goed dat er consequenties zijn"*). Een toegankelijker, opgeruimder centrum is voor deze groep een belangrijk voordeel aan het beleid.
- Echter is er ook een groep van 29.4 % die juist zeer negatief tegenover het beleid staat. Jongeren en vrouwen staan iets negatiever tegenover het beleid dan ouderen en mannen. Deze groep noemt het beleid vaak streng of overdreven.
 - De negatieve reacties komen voornamelijk voort uit het ervaren gebrek aan stallingsmogelijkheden.
 - *"Het is zwaar overdreven, ze moeten eerst zorgen dat er genoeg plekken zijn."*
 - Daarnaast vinden fietsers dat fietsen alleen moeten worden weggehaald als ze echt heel erg in de weg staan.
 - Toch is er ook bij deze negatieve groep wel begrip voor het beleid.
 - *"Stom, maar ik snap het wel."*
 - *"Als er geen plek is, vind ik het echt onzin als ze het weghalen. Maar als ze op straat staan of een andere random plek, dan snap ik het wel."*
- Ook mensen die positief staan tegenover het beleid geven aan dat meer parkeerruimte wel een voorwaarde is voor naleving van de regels (*"Niet leuk als je eigen fiets wordt weggehaald, maar is logisch. Maar moet er wel genoeg ruimte zijn."*). En net als de negatieve groep, geven ze aan dat handhaving niet te streng moet zijn. Dat handhaving al coulant is, wordt door een aantal fietsers opgemerkt (*"Het [je fiets] wordt namelijk ook alleen weggehaald als je het heel raar parkeert."*)

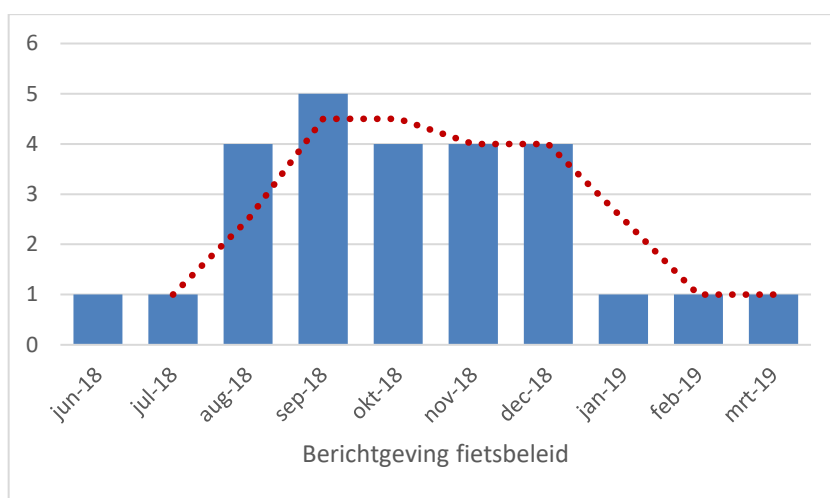
Media aanvankelijk verdeeld, kritiekpunten zijn gebrek aan stallingsmogelijkheden en extra lopen

- Ook in de media waren meningen verdeeld. Enerzijds schreven ze dat de stad een stuk overzichtelijker is geworden nu de fietsen weg zijn^{2,3}. Anderzijds werd ook veel kritiek geuit. De meest genoemde kritiekpunten waren:
 - dat er te weinig fietsenstallingen zijn;

² Yentl Neutkens. (25 oktober 2018 donderdag). 'Overzichtelijk zonder al die fietsen'. De Gooi- en Eemlander. Retrieved from LexisNexis.

³ Valentijn Bartels. (18 september 2018 dinsdag). Fout gestalde fietsen verwijderd. De Gooi- en Eemlander. Retrieved from LexisNexis.

- dat mensen te ver moeten lopen nu ze hun fiets niet meer voor de winkel kunnen parkeren³.
- In de media was voornamelijk een piek in kritische artikelen te zien direct na het invoeren van de verschillende maatregelen. Dit is ook het moment dat de meeste artikelen verschijnen. Vanaf december zien we een sterke daling in de berichtgeving, zowel positief als negatief. Vanaf 2019 verschenen er geen nieuwe artikelen meer over het fietsbeleid *in het centrum*. Wel verschenen er artikelen over het fietsbeleid *bij het station* (bijv. de fietsersbond gaf aan dat er nog steeds te weinig stallingen zijn; de wethouder deelde mee dat de handhaving teruggeschroefd wordt vanwege de positieve resultaten^{4,5}).



Figuur 3. Aantal berichten over fietsparkeerbeleid (per maand) neemt af

- Ook op social media werd veel gesproken over het nieuwe beleid. Zowel bewoners als politieke partijen (SP en CDA) en kranten, gebruik(t)en dit medium om onduidelijkheden en problemen aan te kaarten. Hierin kwamen dezelfde punten aan bod als in de traditionele media.
 - Een bewoonster uit Hilversum postte op Facebook *“Er is geen ruimte voor een normale fiets met een normale stuurbreedte en een eenvoudige fietstas aan de zijkant. Hilversum Mediastad: DOE ER WAT AAN!”*
- De activiteit op social media is groot tijdens de aankondiging van het beleid maar zakt na een tijdje weer iets weg. De (voornamelijk negatieve) berichtgeving neemt weer toe als in oktober ook de boete wordt ingevoerd. Nu zien we weer een dalende trend; er wordt minder gesproken over het beleid.

⁴ Leander Mascini. (14 januari 2019 maandag). Amper nog handhaving fietsen bij station. *De Gooi- en Eemlander*. Retrieved from LexisNexis.

⁵ <http://hilversum.hu.nl/de-zoektocht-naar-een-fietsenstalling-op-het-station/>

Weerstand vanuit politiek vanwege onvoldoende rekken, korte verwijderingstermijn en onduidelijkheid omtrent mindervalide sticker

- Uit de politieke hoek kwam veel weerstand. Voornamelijk de SP uitte regelmatig haar kritiek in De Gooi- en Eemlander^{6,7}. Ze vindt dat foutgeparkeerde fietsen te snel worden verwijderd, er onvoldoende rekken beschikbaar zijn en dat veel mensen de stallingsmogelijkheden niet goed weten te vinden.
- Ook vindt de SP dat er te veel onduidelijkheid is over de mindervalide sticker.
 - Mensen met verminderde mobiliteit kunnen een mindervalide sticker aanvragen voor op hun fiets. Met deze sticker mag de fiets overal staan. Uit de media-analyse blijkt dat een groot aantal bewoners aanspraak heeft gemaakt op de coulanceregeling. Hierdoor konden niet alle aanvragen behandeld worden voordat het nieuwe beleid van start ging. De SP vindt dat er meer inzicht in de aanvraagprocedure en criteria moet komen. Daarnaast vindt ze dat de privacy in het geding is door de fietssticker.⁶
 - In de interviews met fietsers wordt dit kritiekpunt slechts door één persoon genoemd (*"Het beleid is begrijpelijk, maar ook zielig voor mensen die slecht ter been zijn"*).

Bij een klein deel van de winkeliers leeft angst voor afname klanten

- Onder winkeliers zijn de meningen eveneens verdeeld. Een aantal winkeliers is blij dat het voor hun winkel geen woud aan fietsen meer is³. Andere winkeliers vinden het klantenvriendelijk; ze hebben het gevoel dat er minder impulsaankopen worden gedaan en er minder moeders met kinderen naar hun winkel komen^{8,9}. In kranten wordt aangegeven dat winkeliers klagen over afname van klanten. Enkele winkeliers hebben zelfs een actie op touw gezet. Voorbijgangers mochten hun fiets tussen een terras en een boekwinkel neerzetten⁵.
- Dit gevoel lijkt niet gedeeld te worden door de centrumbezoekers. Tijdens de interviews geven slechts drie van de vijftig mensen aan dat het nieuwe beleid een afschrikkend effect kan hebben voor fietsers, waardoor mensen ergens anders gaan winkelen. Van deze drie geven twee personen aan dat zij zelf niet worden afgeschrikt, maar dat dit misschien voor anderen kan spelen.

Een gewenningsperiode

- Uit zowel de interviews met gemeentewerkers als de media-analyse blijkt dat er een gewenningsperiode heeft plaatsgevonden voor de bewoners van Hilversum. In het begin werden meer fietsen foutgeparkeerd (en weggehaald) en was er aanzienlijk meer weerstand tegen het nieuwe beleid. Het weghalen van fietsen ging

⁶ Leander Mascini. (15 oktober 2018 maandag). 'Stop handhaven en boetes fietsparkeren'. *De Gooi- en Eemlander*. Retrieved from LexisNexis.

⁷ Valentijn Bartels. (15 september 2018 zaterdag). SP boos over 'heksenjacht' op fietsers in Hilversum. *De Gooi- en Eemlander*. Retrieved from LexisNexis.

⁸ Leander Mascini. (5 december 2018 woensdag). Cijfers liegen niet: fietsbeleid werkt. *De Gooi- en Eemlander*. Retrieved from LexisNexis

⁹ Esther Villerius. (10 december 2018 maandag). Ludieke actie tegen fietsbeleid Hilversum. *De Gooi- en Eemlander*. Retrieved from LexisNexis.

vaak samen met onbegrip en frustratie. Medewerkers van de gemeente gaven aan dat in het begin vaak geïrriteerd of agressief op ze werd gereageerd, zowel bij het depot als bij het weghalen op straat (*"Een vrouw was het er niet mee eens en ze ging op de kar zitten en ze ging er niet van af"*). Deze weerstand is afgenomen. Ook fietsers zelf geven aan dat het in het begin wennen was, maar er inmiddels geen misverstanden meer over kunnen ontstaan (*"Mensen moeten inmiddels wel weten wat er gebeurt als ze verkeerd parkeren"*).

- Deze trend is eveneens zichtbaar in de media. In aanloop van het nieuwe beleid was er veel kritiek vanuit de media. Vanaf het moment dat alle beleidsveranderingen waren doorgevoerd, nam activiteit op social media en het aantal krantenberichten over dit onderwerp af.

Grootste winst te boeken in hoeveelheid stallingsmogelijkheden

- Uit de interviews en de media-analyse blijkt dat de hoeveelheid stallingsmogelijkheden een erg belangrijk kritiekpunt is voor alle partijen. Centrumbezoekers ervaren een tekort aan stallingsmogelijkheden: 63% van de fietsers geeft aan de fiets niet gemakkelijk kwijt te kunnen. Tijdens onze observaties stonden veel rekken ook erg vol.
- Hier is dan ook veel winst te behalen. De komst van de nieuwe inpandige stalling draagt waarschijnlijk positief bij aan de gepercipieerde rechtvaardigheid en acceptatie van het beleid.

3.4 Praktijk goed georganiseerd, kleine verbeteringen gewenst

Samenwerking handhaving, SBS, gemeente en depot loopt goed

- Medewerkers van SBS, handhaving (de buitengewoon opsporingsambtenaren) en fietsdepot geven aan dat het beleid in de praktijk over het algemeen goed geregeld is. De samenwerking tussen de verschillende partijen verloopt soepel. De partijen zijn tevreden over de duidelijke communicatie en organisatie vanuit de gemeente.
- De medewerker van het fietsdepot geeft aan dat er twee praktische zaken zijn die om verbetering vragen:
 - Het registratiesysteem bij het fietsdepot werkt niet altijd goed; soms staan fietsen bijvoorbeeld niet geregistreerd (handhaving bevestigt dit). Hierdoor kunnen medewerkers hier niet goed inschatten of ze om geld moeten vragen. Dit doen ze hierom meestal niet en wordt de fiets gewoon meegegeven. Dit wegens angst voor bezwaar vanuit fietseigenaar.
 - Ook het handhaven op kinderfietsen kan volgens hem worden aangepast. Kinderen schrikken enorm als hun fiets is weggehaald en hebben vaak geen geld om de fiets weer terug te krijgen uit het fietsdepot. De buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) geeft aan dat ze geen kinderfietsen weghalen, mits ze duidelijk kunnen zien dat het een kinderfiets is.

Minder foutgeparkeerde fietsen

- De gemeentewerkers merken allemaal een vermindering in het aantal foutgeparkeerde fietsen. De medewerker van het fietsdepot geeft aan dat het daardoor een groot deel van de tijd erg rustig is en ze weinig te doen hebben.

Weerstand maakt werk soms vervelend

- In het begin was er veel weerstand. De medewerkers geven aan dat ze dit lastig vonden, maar dat het wel erg is afgenomen. Toch blijven er volgens de BOA altijd mensen die vervelende opmerkingen maken tijdens het handhaven. Wel hebben ze het gevoel dat ze met de weerstand om kunnen gaan. Zo geeft zowel de medewerker van SBS als de BOA aan dat er een duidelijk protocol is waaraan vastgehouden kan worden.

Onduidelijkheid door coulante handhaving

- Omdat BOA's niet de exacte regels toepassen, maar soepeler handhaven, ontstaat er soms verwarring onder fietsers. Volgens de BOA zijn de regels voor fietsers dan niet helemaal duidelijk: *“waarom halen jullie de ene fiets wel weg, maar de ander niet?”*. SBS en handhaving geven aan dat de afspraken onderling wél duidelijk zijn. Voor fietsers kan dit echter op willekeur lijken.
 - De afspraak die BOA's onderling hebben gemaakt, is dat in de wandelgebieden fietsen in het rek moeten staan. Buiten wandelgebieden worden fietsen naast het rek getolereerd vanwege hoge parkeerdruk. Hier wordt alleen gehandhaafd op fietsen die hinderlijk staan. Ook zijn ze toleranter als het gaat om kinderfietsen of fietsen van oudere mensen. Als centrumbezoekers naar de regels vragen aan een BOA, leggen de BOA's dit 'gedoogbeleid' uit.

- Een plek waar het 'gedoogbeleid' vrijwel altijd wordt toegepast is bij Groest en Kerkbrink. Vaak zijn daar de fietsenrekken bezet. Alleen als een fiets duidelijk in de weg staat, zoals midden op de stoep of voor een winkel, wordt deze weggehaald.

Scooters belemmering fietsparkeerbeleid

- Scooters worden nu nog buiten de stallingen geparkeerd omdat hier vaak geen duidelijke bestemming voor is en foutparkeren geen consequenties heeft (de BOA gaf aan dat ze nu niks doen met foutgeparkeerde scooters). Het gevolg is dat scooters vaak op willekeurige plekken worden neergezet.
- De foutgeplaatste scooters vormen een belemmering voor het nieuwe fietsbeleid; het foutparkeren van scooters, zorgt ook voor meer foutgeparkeerde fietsen. Bijvoorbeeld bij de Zeedijkstalling, waar scootereigenaren hun scooter op straat naast of voor de stallingen plaatsen. Op het moment dat er twee scooters staan, plaatsten fietsers automatisch hun fiets bij het rijtje scooters
- Een oplossing is het creëren van duidelijke scooterparkeerplaatsen. Ook zouden consequenties aan foutparkeren kunnen worden verbonden. Omdat het lastig is scooters weg te halen, kan dit wellicht in de vorm van een boete.

3.5 Aantrekkelijkheid centrum iets gestegen, maar afhankelijk van verschillende factoren

Aantrekkelijkheid centrum afhankelijk van verschillende factoren

- Wanneer gevraagd wordt naar de aantrekkelijkheid van het centrum zijn er weinig mensen die uit zichzelf over fietsen beginnen. Vaak beginnen mensen over de hoeveelheid cafeetjes, het type winkels of het gebrek aan groen. Slechts twee mensen beginnen uit zichzelf over de hoeveelheid fietsen in het centrum.

Centrum iets aantrekkelijker gevonden dan voor invoering beleid

- De aantrekkelijkheid van het centrum volgens centrumbezoekers is lichtelijk gestegen. Waar voor de invoering van het fietsbeleid 58.5% geïnterviewden positief was over de aantrekkelijkheid van het centrum, was dat nu 66.0%. Het aantal neutrale reacties is ook gestegen van 12.5% naar 18.0%. Dit betekent dat het aantal negatieve reacties is gedaald. Voor het beleid was 29.0% van de geïnterviewden negatief over de aantrekkelijkheid van het centrum. Dit is gedaald naar 16.0%.
 - Omdat de resultaten in dit onderzoek gebaseerd zijn op een veldonderzoek met veel verschillende omgevingsfactoren, mogen wij wetenschappelijk gezien niet stellen dat deze verbetering in beoordeling te herleiden is tot het fietsparkeerbeleid. Andere factoren zoals andere aanpassingen aan het centrum (verbouwingen of nieuwe winkels) kunnen hier ook invloed op hebben gehad. Het ligt evenwel zeer voor de hand dat de verbetering is toe te schrijven aan het veranderde beleid.

Invloed fietsparkeerbeleid op aantrekkelijkheid centrum

- Toch lijkt het fietsparkeerbeleid te hebben bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van het centrum. Als we direct vragen naar het nieuwe fietsbeleid geven mensen aan dat het beleid heeft gezorgd voor een toegankelijker en opgeruimder centrum (*"het centrum is opgeknapt sinds het aantal fietsen is verminderd"*). In de media wordt het centrum overzichtelijker genoemd en winkeliers zijn blij dat het woud aan fietsen weg is.
- Ook in de voor- en nameting lijkt er een verbetering zichtbaar te zijn:
 - Na het beleid heeft er een grote afname plaatsgevonden in het aantal geïnterviewden dat *uit zichzelf* over fietsen begon, wanneer het over de aantrekkelijkheid van het centrum ging. Tijdens de voormeting begon 25.0% van de geïnterviewden *uit zichzelf* over de grote hoeveelheid fietsen of het aantal fietsplekken in de stad, nu was dat nog maar 4.0%. Dit aantal is sterk afgenomen; de hoeveelheid fietsen wordt minder vaak als punt genoemd dat afbreuk doet aan de aantrekkelijkheid van de stad.
 - Wanneer we vroegen hoe de aantrekkelijkheid van het centrum kon worden verbeterd, gaf tijdens de voormeting 25.0% uit zichzelf aan meer fietsenstallingen te willen. Nu was dat 8.0%.

- We zien echter geen verandering in de houding ten opzichte van de hoeveelheid fietsen als we hier direct naar vragen. Voor het nieuwe beleid reageerde 35.0% van de geïnterviewden dat de hoeveelheid fietsen in het centrum hun stoort. In de nameting was dit bij 36.0% het geval. Dit kan komen doordat, ondanks dat meer fietsen in de rekken staan, het totaal aantal fietsen dat in het centrum staat niet is afgenomen. Wel gaf 12.0% tijdens de nameting bij deze vraag aan dat de hoeveelheid fietsen in het centrum is verbeterd.

3.6 Effectiviteit per interventie

- De gemeente heeft verschillende interventies ingezet om overgang naar het nieuwe beleid zo soepel mogelijk te laten verlopen. Door middel van fietscoaches, borden, flyers, krantberichten en zichtbare handhaving werd getracht kennis van het nieuwe fietsbeleid vergroten en eventuele weerstand minimaliseren. Deze interventies hebben duidelijk effect gehad; mensen hebben meer kennis over de regels, gevolgen van het fout plaatsen van fietsen en van de stallingsopties in het centrum.
- De effecten van de interventies en het nieuwe beleid zijn door middel van een veldonderzoek onderzocht, omdat dit de meest relevante omgeving was voor het onderzoek. Hierdoor is het echter niet mogelijk bepaalde effecten aan specifieke interventies te koppelen. Alle interventies zijn ongeveer gelijktijdig ingevoerd en gemeten, waardoor we alleen de gezamenlijke effecten meten en niet de losse effecten. Om dit te doen zou je de interventies los moeten invoeren en testen, wat hier niet mogelijk was. Om toch inzicht te krijgen in de effecten van specifieke interventies, hebben we aan de centrumbezoekers gevraagd wat bepaalde interventies voor hen hebben betekend.
- 93.8% van de mensen geeft aan op een bepaalde manier kennis te hebben over de regels. Er wordt veelal positief verteld over de informatievoorziening van de gemeente (*"Ze [de gemeente] waren wel heel vriendelijk. Eerst proef, waarschuwen en gratis en lang communiceren. Erg klantvriendelijk!"*). Van de geïnterviewden geeft 53.0% aan dat zij kennis over de regelgeving hebben vergaard uit informatievoorzieningen zoals de krant, borden en flyers. Ook tegels op verkeersverbodsgebieden worden genoemd. Een verbeterpunt voor de borden is volgens de centrumbezoekers dat kan worden aangegeven waar je bent in de stad. Nu ontbreekt deze informatie waardoor je niet weet welke stalling het dichtstbij is.
- De gemeente heeft ingezet op zichtbare handhaving: de BOA's en SBS verplaatsen twee fietsen per keer, waardoor ze veel heen en weer rijden en vaak gezien worden door centrumbezoekers. Met effect: van de geïnterviewden gaf 86.6% aan handhaving minstens één keer hebben gezien.
- De eerste paar weken zijn fietscoaches actief geweest om mensen eraan te herinneren dat er nieuwe regels aankwamen en om ze te helpen bij het vinden van een goede plek. De meeste mensen hebben de fietscoaches nooit gezien of begrijpen niet goed wat wordt bedoeld met de term fietscoach. 8.3% van de geïnterviewden heeft de fietscoaches gezien. Als ze een mening hebben over deze fietscoaches, is deze vaak negatief. Zo legde een geïnterviewde uit dat ze voor haar niet benaderbaar waren (*"Ze hielpen niet goed, kinderen durfden niets te vragen"*). Een ander noemde de fietscoaches te commanderend. De fietscoaches hebben zelf ook negatieve ervaringen gehad tijdens hun werk. Door sterke weerstand en agressie is de inzet van fietscoaches dan ook voortijdig gestaakt.

4 Onderzoeksmethode

- Omwille van de *validiteit* van het onderzoek, hebben we gebruik gemaakt van de *methodische triangulatie-aanpak*. Dit betekent dat we verschillende onderzoeksmethoden naast elkaar hebben gebruikt voor de beantwoording van de centrale vraag. Als de resultaten van onderling verschillende onderzoeksmethoden in dezelfde richting wijzen, bevestigen ze elkaar en zijn de conclusies robuust te noemen.
- Het onderzoek bestond uit een kwantitatief en een kwalitatief deel en was grotendeels gelijk aan de voormeting die voorafgaand aan de invoering van het nieuwe parkeerbeleid is uitgevoerd. Hierdoor konden we beide onderzoeken met elkaar te vergelijken waardoor het effect van het beleid goed te meten was. In deze onderzoeksmethode beschrijven we alle onderdelen. Concreet houdt dit een combinatie in van:
 - Observatieonderzoek (256 observaties)
 - Straatinterviews (51 deelnemers)
 - Interviews met medewerkers van de gemeente: twee buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's), een medewerker fietsdepot en een medewerker van het Stads Beheer Service (SBS).
 - Media-analyse (analyse van berichten in de media, etc. met als doel een goed beeld te krijgen van de mate en de soort weerstand die is opgetreden)

4.1 Observatieonderzoek

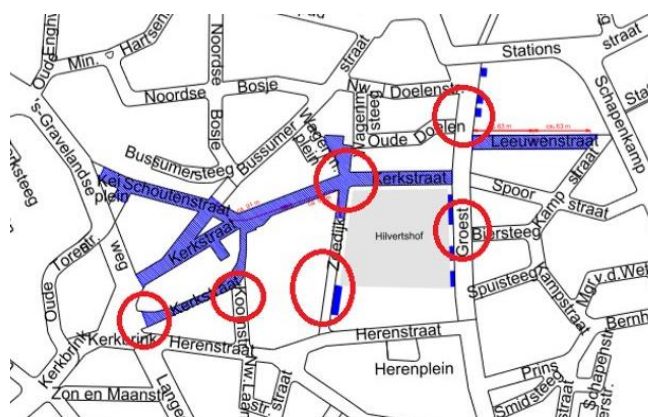
- In het observatieonderzoek registreerden wij of iemand zijn/haar fiets op de juiste of op de verkeerde plek zet. Op deze manier konden we meten of het beleid daadwerkelijk tot minder foutparkeerders heeft geleid.
- Bij de registratie van goed- en foutgeparkeerde fietsen hebben we onderscheid gemaakt tussen strenge regelgeving en soepele regelgeving. Bij strenge regelgeving keken we of de fiets daadwerkelijk in een rek werd geparkeerd en bij soepele regelgeving hielden we de coulantere beoordeling aan die handhaving hanteert. Een fiets tegen een boom of in het verlengde van de rekken, rekenden we dan wel goed.

Geobserveerde centrumbezoekers

- Bij het observatieonderzoek was het doel om minimaal 218 mensen te observeren, omdat dit het aantal observaties was bij de nulmeting. We hebben uiteindelijk 256 observaties gedaan. De verdeling van de observaties bestaat uit:
 - 103 mannen en 153 vrouwen
 - 77 jongeren onder de 18 jaar, 128 volwassenen tussen de 18 en 50 jaar en 51 personen ouder dan 50.
 - Deze leeftijdsgroepen zijn gebaseerd op inschatting van de leeftijd.

Verschillende locaties, dagen en tijdstippen

- We hebben geobserveerd op verschillende plekken (zie Figuur 4), dagen en tijdstippen. Zo kregen we een goed beeld van de algemene situatie, en van de specifieke situatie per gebied. We hebben dit op dezelfde dagen en tijdstippen gedaan als bij de voormeting:
 - Maandag (1 april) 13:00 – 18:00, Locatie Zeedijk, Kerkstraat en Groest
 - Woensdag (3 april) 13:00 – 17:00, Locatie Zeedijk en Kerkstraat
 - Donderdag (4 april) 17:00 – 20:00, Locatie Groest



Figuur 4. Locaties observaties en interviews

- Eén van de plekken waar we bij de voormeting hebben geobserveerd, was de kruising van Zeedijk en Kerkstraat (bij de Hema). Hier stonden veel fietsen foutgeparkeerd. Tijdens de nameting bleek dat op deze kruising al een zichtbare verbetering heeft plaatsgevonden. Er werden hier zo weinig fietsen geparkeerd, dat het niet mogelijk was om voldoende observaties te registreren. Daarom hebben wij besloten het observatiegebied uit te breiden naar de fietsenstalling op het Wagenmakersplein. Alle andere locaties zijn hetzelfde gebleven als bij de nulmeting.

4.2 Straatinterviews

- Naast het observatieonderzoek zijn we ook kort in gesprek gegaan met fietsende centrumbezoekers. Voor het invoeren van het nieuwe beleid, hebben wij gesprekken gevoerd met fietsers en andere centrumbezoekers. We hebben interviews herhaald om te kijken of mensen het centrum aantrekkelijker ervaren en of de kennis over en waardering van stallingsmogelijkheden zijn gestegen. Deze straatinterviews duurden ongeveer 10 minuten per persoon.

Vragenlijst

- Voor de straatinterviews hebben wij gebruik gemaakt van vragenlijsten. Deze vragenlijsten bestonden uit 13 vragen en zijn zo ontworpen dat wij zowel de aantrekkelijkheid van het centrum als het fietsbeleid zouden bespreken.

- Om te voorkomen dat onze vraagstelling de reacties van de geïnterviewden zou beïnvloeden hebben wij de volgende voorzorgsmaatregelen genomen:
 - Wij hebben voornamelijk gebruik gemaakt van open vragen.
 - Ook begonnen wij met vragen over de aantrekkelijkheid van het stadscentrum. Vervolgens liep het interview over naar open vragen over fietsen in het stadscentrum en uiteindelijk kwamen we bij het onderwerp regel(kennis) en handhaving. Zo gaven we deelnemers de ruimte bij de vragen over het centrum zelf aan te geven wat zij belangrijk vonden, zonder ze daarin te sturen.
 - In de interviews vermeden wij het woord *beleid*. Dit woord heeft voor veel mensen een negatieve lading, waardoor antwoorden gestuurd worden.

Respondenten

- Wij hebben gesproken met 51 centrumbezoekers:
 - 23 mannen en 28 vrouwen
 - 7 jongeren van onder de 18 jaar, 28 volwassenen tussen de 18 en 50 jaar en 16 mensen van 50 jaar of ouder.
- De interviews zijn afgenomen op verschillende plekken, verschillende dagen en tijdstippen. We hebben dit op dezelfde plekken, dagen en tijdstippen gedaan als het observatieonderzoek:
 - Maandag (1 april) 13:00 – 18:00, Locatie Zeedijk, Kerkstraat en Groest
 - Woensdag (3 april) 13:00 – 17:00, Locatie Zeedijk en Kerkstraat
 - Donderdag (4 april) 17:00 – 20:00, Locatie Groest
- Omdat we op dezelfde plekken hebben geobserveerd en geïnterviewd, zijn we steeds begonnen met de observaties. De interviews zouden ervoor kunnen zorgen dat mensen zich anders gaan gedragen. Door te beginnen met de observaties konden we de validiteit van de meting waarborgen; we maten het echte gedrag.

Analyse van de interviews

- Alle interviews zijn volledig uitgewerkt en gecategoriseerd. Vragen die zowel in de voor- als nameting voorkwamen, hebben wij op dezelfde manier gecategoriseerd. Op deze manier konden wij de antwoorden op deze vragen met elkaar vergelijken.

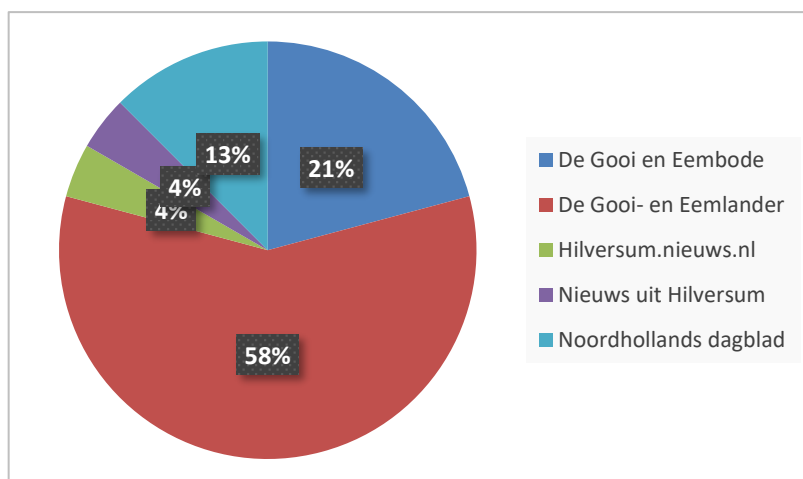
4.3 Interviews werknemers van de gemeente

- Om een goed beeld te krijgen van hoe het beleid in de praktijk is georganiseerd, zijn we in gesprek gegaan met de mensen die het dagelijks in de praktijk brengen. We spraken in totaal vier werknemers van de gemeente:
 - Een medewerker van het fietsdepot
 - Een werknemer van Stads Beheer Service (SBS)
 - Twee buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's)

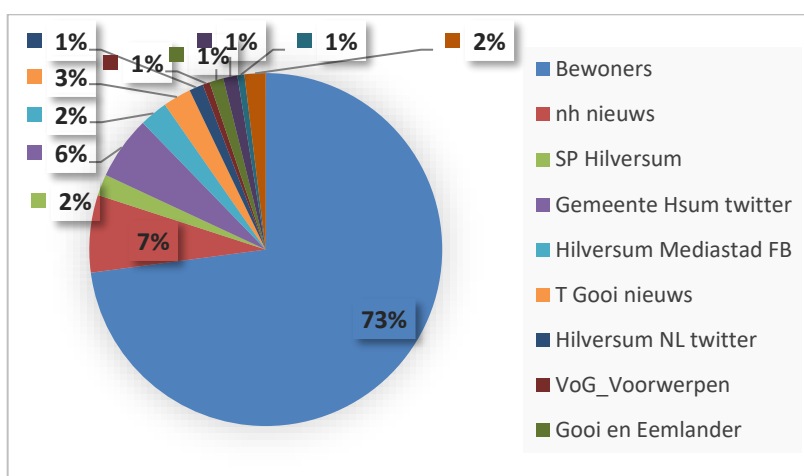
- In deze interviews hebben we gevraagd naar hun dagelijkse ervaringen, waar ze tegenaan lopen, welke reacties ze krijgen, waar ze ruimte voor verbetering zien en welke effecten ze zien.

4.4 Media-analyse

- We hebben een media-analyse uitgevoerd om te kijken waar de weerstand vandaan komt en welke aspecten van het beleid de meeste weerstand oproepen.
- In de media-analyse hebben wij berichten over het fietsbeleid op social media en artikelen in kranten om te achterhalen wat de publieke opinie over het nieuwe fietsbeleid is. We keken of deze berichten positief of negatief waren, wie actief over dit onderwerp communiceerden (zie Figuur 5 en 6) en welke plus- en minpunten werden besproken.



Figuur 5. Aantal (kranten)artikelen per afzender



Figuur 6. Aantal berichten op social media per afzender

Bijlage 1: Uitgebreide resultaten observatieonderzoek

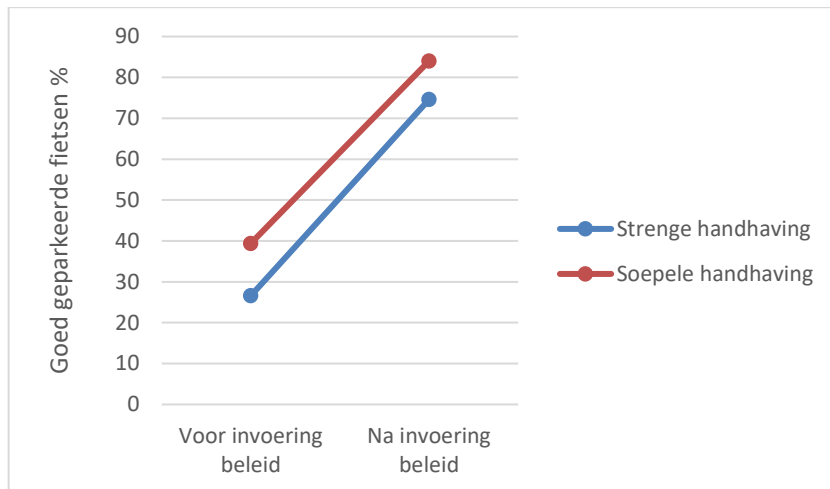
- Tijdens het observatieonderzoek hebben we niet alleen geregistreerd of een fiets goed of fout werd neergezet. We hebben ook gekeken naar het geslacht van de fietser, de leeftijd van de fietser en de locatie waarop de fiets werd geparkeerd. In deze bijlage vindt u de uitgebreide resultaten van het observatieonderzoek.
- Deze tellingen zijn gebaseerd op de streng handhaving waarbij de regels *exact* worden nageleefd: alleen fietsen in de rekken worden goed gerekend. In de praktijk past handhaving deze strenge regels niet toe. Ze gebruikt een soepelere werkwijze, waarbij fietsen minder snel als foutgeparkeerd worden aangemerkt. Als een fiets netjes *naast* de rekken staat en niet in de weg, wordt deze niet weggehaald. Een fiets aan een boom wordt ook niet meegenomen.
- Daarnaast werd tijdens de voormeting meer goedgekeurd dan nu. In de loop van de tijd zijn de regels rondom het fietsbeleid aangescherpt. In deze resultaten hebben we deze voormeting gecorrigeerd naar de regels die nu relevant zijn en houden wij de strenge regelgeving aan (alleen fietsen in een rek hebben we goedgekeurd). Dit hebben wij gedaan om de resultaten goed te kunnen vergelijken.

Totaal foutparkeerders

- 74.6% van de mensen parkeert de fiets op de juiste plek (zie Tabel 1 voor de absolute aantallen). Dit is een aanzienlijke toename van goed geparkeerde fietsen ten opzichte van de voormeting; toen werd door 26.6% van de mensen de fiets goed werd (zie Figuur 7).

	AANTAL (VOORMETING)	AANTAL (NAMETING)
GOEDE PLEK	58	191
VERKEERDE PLEK	160	65
TOTAAL	218	256

Tabel 1. Absolute getallen van voor- en nameting: aantal goed en foutgeparkeerde fietsen



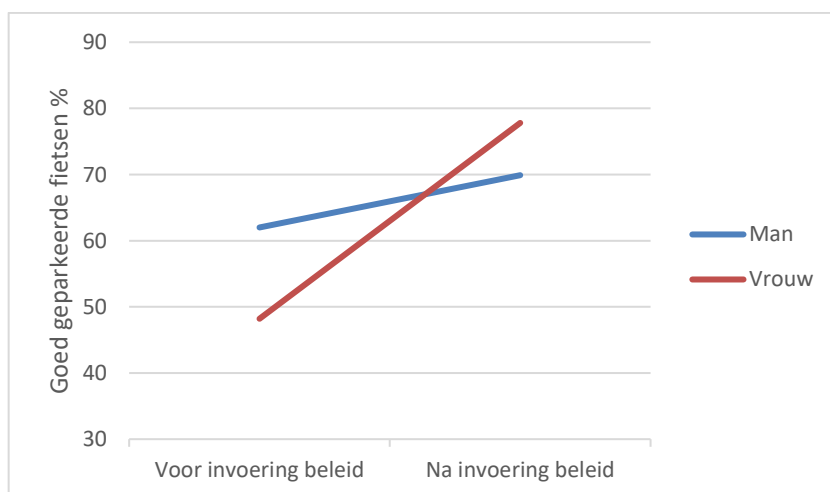
Figuur 7. Aanzienlijke toename in aantal goed geparkeerde fietsen

Uit observaties blijkt dat vrouwen iets vaker op de goede plek parkeren

- 69.9% van de mannen parkeert de fiets op de goede plek (zie Tabel 2 voor de absolute aantallen). Dit is een stijging ten opzichte van de cijfers van de voormeting, waarbij 36.4% de fiets op de goede plek parkeerde.
- Vrouwen parkeren iets vaker op de goede plek: 77.8% zet de fiets op de juiste plek. Ook dit is een grote toename; voor invoering van het beleid parkeerde slechts 21.3% van de vrouwen de fiets op de goede plek. Ook deden vrouwen het toen slechter dan mannen. Dit is nu omgedraaid (zie Figuur 8).

	MAN	VROUW	TOTAAL
GOEDE PLEK	72	119	191
VERKEERDE PLEK	31	34	65
TOTAAL	103	153	256

Tabel 2. Absolute getallen nameting: aantal goed en foutgeparkeerde fietsen uitgesplitst op geslacht



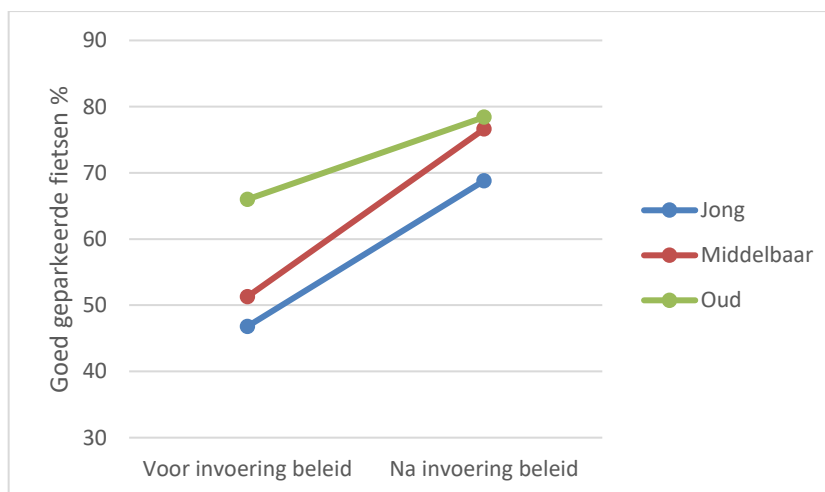
Figuur 8. Voor- en nameting van aantal goed geparkeerde fietsen uitgesplitst op geslacht

Observatie laat aanzienlijke stijging zien van het goede gedrag in alle leeftijdscategorieën

- Voor het beleid parkeerde 40.4% van de personen van 50 jaar en ouder op de goede plek. Dit is gestegen naar 78.4% (zie Tabel 3 voor de absolute aantallen). Zowel voor als na de invoering van het beleid, parkeerden vijftigplussers vaker op de goede plek dan volwassenen en jongeren (zie Figuur 9). Dit verschil is wel een stuk minder groot geworden.
- Na invoering van het beleid parkeerde 76.6% van de volwassenen van 18 tot 50 jaar de fiets op de juiste plek. Tijdens de voormeting was dit 20.5%.
- Jongeren parkeren minder vaak dan de andere leeftijdscategorieën op de goede plek. Maar ook in deze groep was sprake van een aanzienlijke stijging van het goede gedrag: 68.8% zet de fiets goed neer, terwijl dit voor de invoering van het beleid 26.6% was.

	JONG	VOLWASSENEN 18-50	50 JAAR EN OUDER	TOTAAL
GOEDE PLEK	53	98	40	191
VERKEERDE PLEK	24	30	11	65
TOTAAL	77	128	51	256

Tabel 3. Absolute getallen nameting: aantal goed en foutgeparkeerde fietsen uitgesplitst op leeftijd



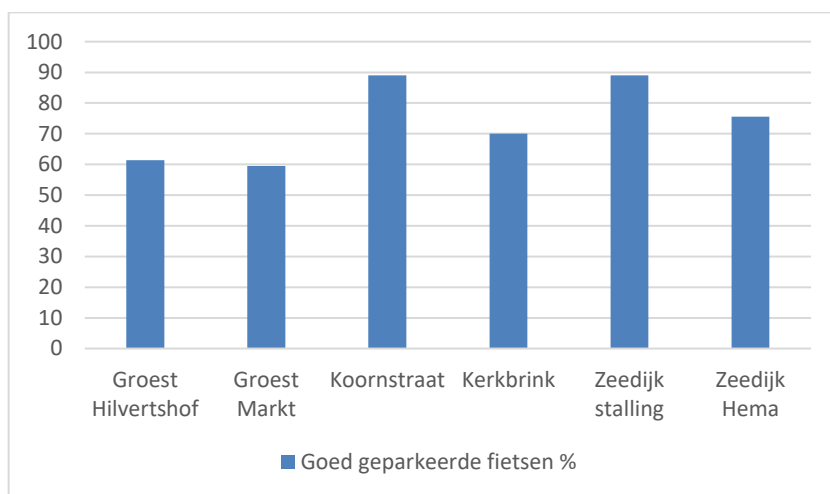
Figuur 9. Voor- en nameting van aantal goed geparkeerde fietsen uitgesplitst op leeftijd

Koornstaart scoort het best, de Groest het minst, laat observatie zien

- Van alle locaties waar we hebben geobserveerd, blijkt dat er op de Groest het vaakst fout wordt geparkeerd. Dit is vooral rondom de markt het geval; 59.5% parkeert hier de fiets goed. Hierna volgt het gebied rondom de Hilvertshof. Hier wordt 61.4% van de fietsen goed geparkeerd. Op de Koornstraat wordt 89% van de fietsen goed geparkeerd; deze locatie scoort het best (zie Tabel 4 voor de absolute aantallen en Figuur 10 voor de percentages).

	GROEST HILVERTSHOF	GROEST MARKT	KOORNSTRAAT	KERKBRINK	ZEEDIJK STALLING	ZEEDIJK HEMA	TOTAAL
GOED	27	25	32	26	50	31	191
VERKEERD	17	17	4	11	6	10	65
TOTAAL	44	42	36	37	56	41	256

Tabel 4. Absolute getallen nameting: aantal goed en foutgeparkeerde fietsen per locatie



Figuur 10. Nameting van aantal goed geparkeerde fietsen per locatie