

PARKEERONDERZOEK METROSTATION RODENRIJS

Gemeente Lansingerland
23 november 2017



COLOFON

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2017/211

Datum

November 2017

Opdrachtgever

Gemeente Lansingerland

Auteurs:

Romany Titre
Ruud Esselink

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

INLEIDING

Aanleiding

De achtergrond van dit onderzoek is dat de gemeente Lansingerland de omgeving van het metrostation Rodenrijs gaat herinrichten zodat auto, langzaam verkeer en openbaar vervoer veilig op elkaar zijn afgestemd en de omgeving van het station een aantrekkelijke uitstraling heeft. De gemeente wil daarmee bereiken dat het voor Lansingerlanders laagdrempeliger wordt om gebruik te maken van duurzame vervoerswijzen.

Een belangrijke vraag is in hoeverre de gemeente parkeerplaatsen wil faciliteren voor de reizigers. Door voldoende parkeerplaatsen te genereren, kan dit leiden tot meer autogebruik doordat fietsers dan sneller geneigd zijn met de auto te gaan. Te weinig parkeerplaatsen bij het station kan ertoe leiden dat reizigers voor een grotere afstand gebruik maken van een auto als ze niet kunnen parkeren bij het metrostation. *(Bron: Plan van aanpak Station Rodenrijs 2017- Ing. D. Nijmeijer)*

Online parkeeronderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online enquête via de facebook pagina van de gemeente Lansingerland. De enquête is uitgevoerd in de periode van maandag 2 oktober 2017 tot en met zondag 15 oktober 2017. In deze periode zijn er ook kaartjes uitgedeeld aan reizigers op station Rodenrijs met een link naar de online enquête. In totaal hebben 330 respondenten meegedaan.

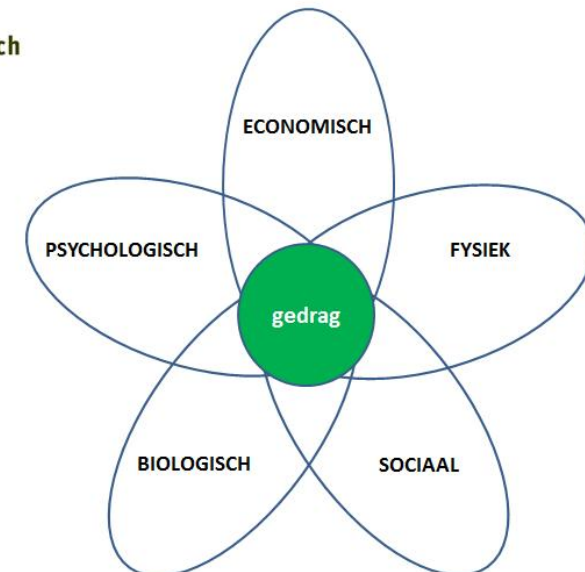
Doel

Het onderzoek dient inzicht te geven in het huidige parkeergedrag, het profiel, de herkomst en de achterliggende motivaties van autoparkeerders, fietsparkeerders en reizigers bij metrostation Rodenrijs. Daarnaast dient het inzicht te geven in de mogelijkheden tot gedragsverandering richting duurzaam mobiliteitsgedrag bij de huidige reizigers en aanknopingspunten voor de juiste (beleids)interventies.

Behavioral Insights Model

Om inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van reizigers op station Rodenrijs en om aanknopingspunten te vinden voor mogelijke interventies ter bevordering van duurzaam mobiliteitsgedrag, heeft I&O Research het Behavioral Insights Model ingezet. Het model levert een zo volledig mogelijk beeld van alle (omgevings)factoren die van invloed zijn op mobiliteitsgedrag en maakt daarbij onderscheid tussen de volgende factoren:

- psychologische factoren: zoals motivaties en attitudes van reizigers
- economische factoren: zoals parkeerkosten en vervoerskosten
- fysieke factoren: zoals de herkomst van reizigers, de aanwezigheid en kwaliteit voorzieningen en infrastructuur
- sociale factoren: zoals de gezinssamenstelling van reizigers
- biologische factoren: zoals gezondheid en eventuele fysieke beperkingen van reizigers



INLEIDING

Leeswijzer

De rapportage is opgedeeld in vier inhoudelijke hoofdstukken. Hoofdstuk 2 gaat in op het huidige parkeergedrag op metrostation Rodenrijs. Hoofdstuk 3 behandelt de herkomst van de reizigers en het parkeerdersprofiel. Hoofdstuk 4 gaat in op de achterliggende motivaties van zowel auto- als fietsparkeerders en in het laatste hoofdstuk is er aandacht voor de vertaling van de onderzoeksresultaten naar mogelijke beleidsinterventies. In de samenvatting zijn de belangrijkste uitkomsten te vinden en in de bijlage de achtergrondkernmerken van de deelnemers van het onderzoek.



HUIDIGE PARKEERGEDRAG

Reis- en parkeergedrag op Metrostation Rodenrijs

2

A decorative graphic at the bottom of the slide consisting of a teal-colored shape. It features a horizontal bar on the left with a rounded right end, and a longer horizontal bar extending from its base across the bottom of the slide.

HUIDIGE PARKEERGEDRAG

Een derde reizigers gebruikt station Rodenrijs dagelijks

Een groot deel van de ondervraagde reizigers maakt veelvuldig gebruik van metrostation Rodenrijs. Een derde gebruikt het station dagelijks, een op de vijf reizigers gebruikt het station wekelijks en een kwart van de reizigers gebruikt het station maandelijks. Onder de dagelijkse gebruikers van station Rodenrijs bevinden zich verhoudingsgewijs veel ov-gebruikers en fietsers.

Enkele reizigers geven aan nooit van het station gebruik te maken. De belangrijkste redenen waarom reizigers station Rodenrijs mijden is dat andere stations voor hen dichterbij zijn of dat er volgens hen onvoldoende parkeergelegenheid is op station Rodenrijs.

Meeste reizigers gebruiken het station de hele week door

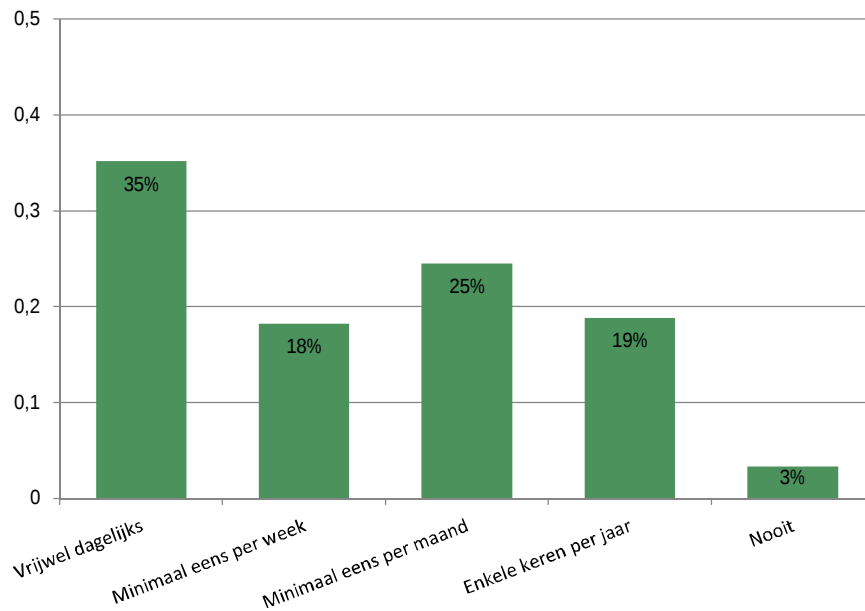
Meer dan de helft van de reizigers maakt zowel doordeweeks als in het weekend gebruik van het station (57%). Ruim een derde geeft aan alleen doordeweeks gebruik te maken van het station (37%) en slechts een kleine groep maakt alleen in het weekend gebruik van het station (7%).

Gebruik andere metrostations

Naast het gebruik van station Rodenrijs maakt een derde van de reizigers ook gebruik van station Meijersplein. Bijna de helft van de reizigers geeft aan ook gebruik te maken van station Berkel Westpolder. Iets minder dan de helft van de ondervraagde reizigers maakt alleen van station Rodenrijs gebruik.

Figuur 2.1

Gebruiksfrequentie station Rodenrijs



HUIDIGE PARKEERGEDRAG

Hoogste parkeerdruk in de ochtend

Op doordeweekse dagen is de parkeerdruk het hoogste tussen 05.00 en 08.15 uur. Ruim de helft van de parkeerders parkeert dan op dit tijdstip de auto op het station. Parkeerders die (ook) in het weekend parkeren geven aan vooral tussen 08.15 en 13.00 uur gebruik te maken van de parkeergelegenheid op het station. De parkeerdruk neemt in het weekend pas later in de ochtend toe. De vroege parkeerdruk (05.00 – 18.15 uur) op doordeweekse dagen sluit aan bij de eerdere bevindingen van de gemeente Lansingerland.

Gemiddeld genomen (zowel doordeweeks als in het weekend) ligt de parkeerdruk het hoogst in de ochtend tussen 08.15 en 13.00 uur. Ruim de helft van de autoparkeerders geeft aan binnen dit tijdsbestek hun auto te parkeren op het station. Ongeveer een derde van de parkeerders parkeert tussen 05.00 en 08.15 uur. Ook in de middag en vroege avond (13.00 -1900 uur) daalt de parkeerdruk en parkeert ongeveer een derde van de ondervraagden de auto op het station.

In de avond en nacht (19.00 – 05.00 uur) ligt de parkeerdruk het laagst. Slechts een kleine groep (7%) maakt dan gebruik van de parkeergelegenheid bij het station.



HUIDIGE PARKEERGEDRAG

Auto populairste vervoersmiddel naar station Rodenrijs

Van alle vervoersmiddelen is de auto het meest populair als vervoermiddel naar station Rodenrijs. De helft van de bezoekers van het station komt meestal met de auto (51%), ruim een kwart komt met de fiets (27%), 1 op de 8 reizigers komt met het OV naar het station (12%) en een kleinere groep komt lopend (9%).

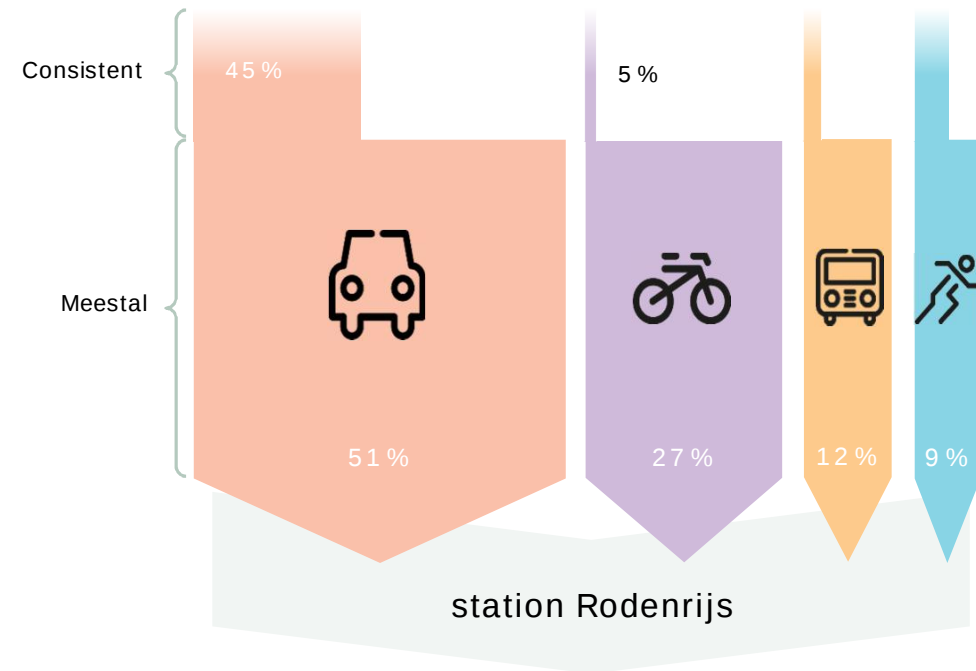
Autoparkeerders meest consistent in vervoerskeuze

Van alle reizigers zijn de autogebruikers het meest vervoersmiddelvast. Bijna de helft van de autogebruikers (45%) kiest altijd voor de auto en gaat dus nooit met de fiets, met het OV of lopend naar station Rodenrijs. Deze groep vormt de grootste uitdaging als het gaat om het bevorderen van duurzaam mobiliteitsgedrag. Een deel van de autoparkeerders gaat echter wel eens met de fiets (29%), het OV (25%) of lopend (6%) naar het station.

Fietsers flexibel in vervoerskeuze

Fietsers zijn daarentegen juist wel flexibel in hun vervoerskeuze. Ze gebruiken bijna allemaal (95%) wel eens een ander vervoersmiddel om mee naar het station Rodenrijs te reizen. Slechts een kleine groep fietsers pakt altijd de fiets (5%). De auto is het meest populaire alternatief voor fietsers (70%), gevolgd door het lopen naar het station (23%) of het gebruik maken van het OV (19%).

Hoewel het bevorderen van gedragsverandering naar verwachting meer succes zal opleveren bij een groep reizigers die al flexibel vervoersgedrag vertonen, schuilt het gevaar bij deze doelgroep in terugval naar het ongewenste mobiliteitsgedrag (toch maar de auto gebruiken).



REIZIGERSPROFIEL

Herkomst en profiel reizigers

3

REIZIGERSPROFIEL

Meeste reizigers komen uit Berkel en Rodenrijs en omgeving
Het grootste deel van de bezoekers van station Rodenrijs komt uit Berkel en Rodenrijs (64%), ruim een kwart van hen is afkomstig uit Bergschenhoek (26%) en enkelen wonen in Bleiswijk (6%) of overige plaatsen in de regio (4%), bijvoorbeeld uit Pijnacker of Zoetermeer.

Vervoerskeuze hangt af van herkomst

Reizigers uit Berkel en Rodenrijs komen relatief vaker met de fiets of lopend. Ze komen het meest met de auto (47%), gevolgd door de fiets (37%), lopend (12%) of met het OV (2%).

Reizigers uit Bleiswijk komen relatief gezien vaker met het OV naar station Rodenrijs. De meeste van hen komen met de auto (56%), gevolgd door het OV (39%).

Reizigers uit Bergschenhoek laten een gevarieerder beeld zien. De meeste reizigers uit Bergschenhoek komen met de auto (59%), gevolgd door het OV (25%) of de fiets (16%). Bezoekers van station Rodenrijs uit de overige gebieden in regio komen allemaal met de auto.

De gemiddelde reiziger is van middelbare leeftijd

De gemiddelde leeftijd van de reizigers die hebben deelgenomen aan de enquête is 48 jaar. De leeftijdsgroep 30 t/m 49 jaar maakt het grootste onderdeel uit van de groep reizigers die hebben deelgenomen aan het onderzoek, gevolgd door de leeftijdsgroep 50 t/m 64 jaar. Jongeren (10%) en ouderen (12%) maken volgens de onderzoeksresultaten relatief gezien het kleinste onderdeel uit van de reizigers op het station.

Jongeren en ouderen pakken vaker de fiets

Jongeren en ouderen maken relatief gezien vaker gebruik van de fiets en het OV. Reizigers tussen de 30 en 59 jaar pakken vaker de auto als vervoermiddel naar station Rodenrijs. Er zijn geen verschillen gevonden in vervoerskeuze tussen mannen en vrouwen. Mannen en vrouwen kiezen dus in gelijke mate voor de auto, de fiets, het OV of lopen.

Reizigers met kinderen kiezen vaker voor de auto

Ook de gezinssamenstelling is van invloed op de vervoerskeuze van reizigers. Reizigers met kinderen kiezen relatief gezien vaker de auto om mee naar het station te gaan dan andere reizigers. Dit geldt zowel voor gezinnen met kinderen als voor eenoudergezinnen.

Woonafstand tot het station bepalend voor vervoerskeuze

De keuze voor het vervoermiddel naar het station hangt samen met de afstand van de woning tot het station. Binnen een straal van 500 meter om station Rodenrijs kiezen de meeste reizigers ervoor om naar het station te lopen.

Binnen een straal van 1 kilometer is de fiets het meest populair en buiten een straal van 2 kilometer kiest men vooral voor de auto of voor het OV. Opvallend daarbij is dat hoe verder men van het station woont hoe groter de kans is dat men met het OV naar het station komt in plaats van met de auto.

ACHTERLIGGENDE MOTIVATIES MOBILITEITSGEDAG

Waarom kiezen reizigers voor de auto of de fiets?

4

A decorative teal graphic consisting of a horizontal bar with a rounded end on the left, followed by a vertical bar extending downwards, and a horizontal bar extending to the right.

ACHTERLIGGENDE MOTIVATIES MOBILITEITSGEDRAG

Autoparkeerders geven de voorkeur aan snelheid en comfort

De belangrijkste redenen waarom reizigers ervoor kiezen om met de auto naar station Rodenrijs te komen is omdat dit voor hen de snelste manier is (47%). Verder kiezen reizigers voor de auto omdat het station te ver is om naartoe te fietsen of lopen (46%) of omdat ze de auto het meest comfortabel vinden (31%). Ook het kunnen vervoeren van bagage (23%), het kunnen brengen of ophalen van iemand (23%) en onvoldoende fietsfaciliteiten op het station (12%) worden als redenen genoemd om voor de auto te kiezen.

Sommige reizigers geven aan de fietsroute naar het station vooral in de avond onveilig te vinden (vanwege onvoldoende verlichting). Anderen komen niet met de fiets uit angst voor fietsdiefstal of kiezen voor de auto vanwege een slechte OV-verbinding. Een enkeling komt naar het station met de auto omdat ze vanwege medische redenen niet in staat zijn een ander vervoermiddel te gebruiken.

Onvoldoende parkeerplek belangrijkste motivator fietsers

De belangrijkste reden dat reizigers ervoor kiezen om met de fiets naar station Rodenrijs te komen, is het gebrek aan voldoende parkeergelegenheid (51%). Verder kiest men voor de fiets omdat dit de snelste manier is (47%), gezond is (41%), beter is voor het milieu (30%) of goedkoper (18%) is dan een ander vervoermiddel. Een enkeling geeft aan met de fiets te komen omdat ze geen auto hebben of het goede voorbeeld willen geven.

Een bewaakte fietsenstalling kan fietsgedrag stimuleren

Reizigers geven aan vooral gestimuleerd te kunnen worden om naar het station te fietsen door de aanwezigheid van een bewaakte fietsenstalling (56%). Op de tweede plek staat een overdekte fietsenstalling (47%), gevolgd door meer fietsparkeerplaatsen (46%). Ook geven reizigers aan dat betere weersomstandigheden (37%) stimulerend kan werken om met de fiets naar het station te komen.

Een kleine groep reizigers geeft aan dat nieuwe fietskluizen (13%), betaald parkeren voor auto's (11%) en voorzieningen voor de elektrische fiets (10%) hen kunnen stimuleren om vaker de fiets te pakken.

Reizigers wensen meer parkeerplek en een veiliger station

Volgens reizigers zijn de belangrijkste verbeterpunten aan station Rodenrijs het aanleggen van meer parkeerplaatsen (82%), op de voet gevolgd door het verbeteren van de veiligheid in en om het station (81%). Er is vooral behoefte aan meer verlichting in en rond het station en op de fietspaden naar het station. Ook cameratoezicht op het station en meer aandacht voor fietsendiefstal op het station worden genoemd als aandachtspunten.

Verder zien reizigers graag een parkeergarage op het station (50%), toiletvoorzieningen, een groene inrichting en (meer) zitgelegenheid (41%). Ongeveer een kwart zou graag wat te eten of te drinken kunnen kopen op het station (25%) maar vergeleken met de andere aandachtspunten heeft dit onder reizigers een lagere prioriteit.

ACHTERLIGGENDE MOTIVATIES

MOBILITEITSGEDRAG

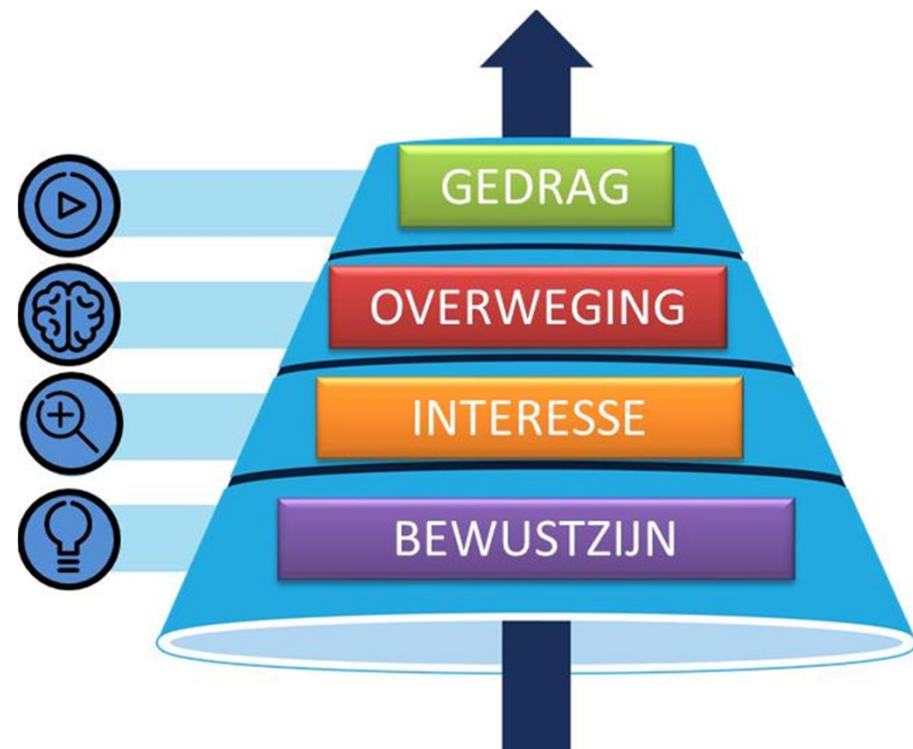
Aanpassingsbereidheid mobiliteitsgedrag

Om de aanpassingsbereidheid van het mobiliteitsgedrag in en om station Rodenrijs te onderzoeken is gebruik gemaakt van de AIDA-formule (attention, interest, desire, action). De uitdaging ligt daarin de huidige autoparkeerders steeds op een hoger niveau te krijgen met als einddoel het gewenste mobiliteitsgedrag te vertonen.

Meeste autogebruikers staan open voor gedragsverandering fiets. Ongeveer een derde (32%) van de autoparkeerders geeft aan dat ze niet van plan zijn om in de toekomst hun mobiliteitsgedrag aan te passen door (vaker) gebruik te maken van de fiets. Ze bevinden zich in de eerste fase van de gedragsfunnel en zijn zich niet bewust van de noodzaak om hun gedrag aan te passen of zien het nut hiervan niet in.

Een deel van de autoparkeerders staat er wel voor open om hun mobiliteitsgedrag aan te passen (7%) en vaker te gaan fietsen maar hebben nog wel behoefte aan meer informatie hierover. Deze autoparkeerders bevinden zich in de tweede fase van de gedragsfunnel 'interesse'. Een grotere groep autoparkeerders (14%) heeft niet alleen interesse om het mobiliteitsgedrag aan te passen, maar neemt dit actief in overweging. Deze groep bevindt zich in de derde fase van de gedragsfunnel 'overweging'.

Bijna de helft van de autoparkeerders (47%) gebruikt naar eigen zeggen nu al zo veel mogelijk de fiets en vertoont soms al het gewenste mobiliteitsgedrag. Deze groep bevindt zich in de laatste fase van de gedragsfunnel. De uitdaging bij deze groep ligt erin om de frequentie van het gewenste gedrag te vergroten.



ACHTERLIGGENDE MOTIVATIES MOBILITEITSGEDRAG

Aanpassingsbereidheid autoparkeerders naar het OV

De aanpassingsbereidheid van autoparkeerders om gebruik te maken van het OV in plaats van de auto laat een soortgelijk patroon zien. Een derde van autoparkeerders (32%) geeft aan dat ze niet van plan zijn om in de toekomst hun mobiliteitsgedrag aan te passen door (vaker) gebruik te maken van het OV. Ze bevinden zich in de eerste fase van de gedragsfunnel.

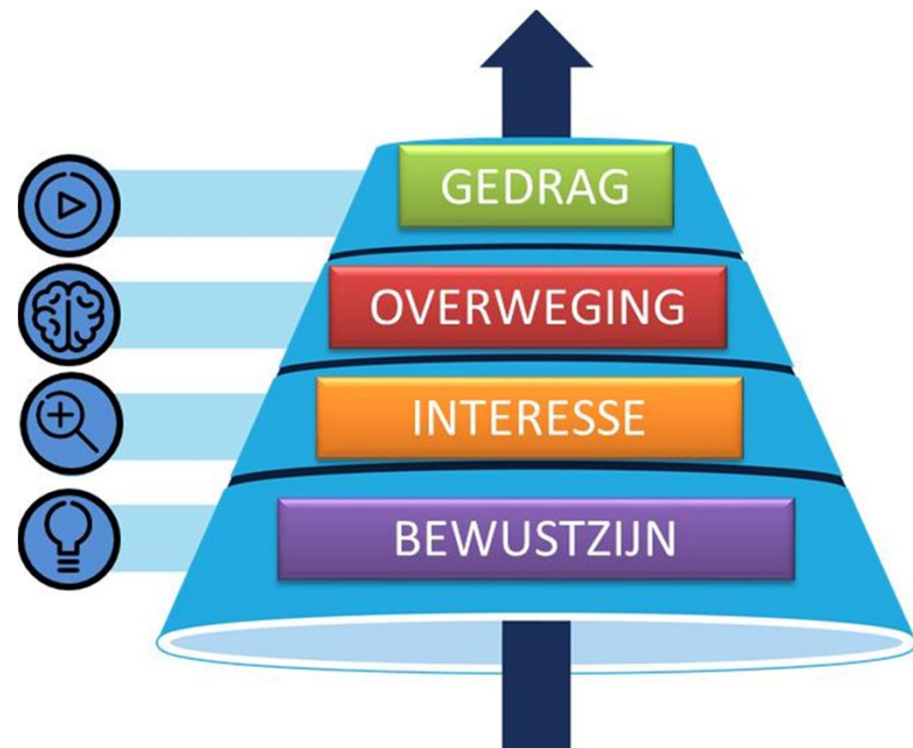
Meeste autogebruikers staan open voor gedragsverandering OV

Een deel van de autoparkeerders staat er wel voor open om hun mobiliteitsgedrag aan te passen (16%) maar hebben behoefte aan meer informatie hierover. Deze autoparkeerders bevinden zich in de tweede fase van de gedragsfunnel 'interesse'. Een kleinere groep autoparkeerders (13%) heeft niet alleen interesse om het mobiliteitsgedrag aan te passen maar neemt dit actief in overweging. Deze groep bevindt zich in de derde fase van de gedragsfunnel 'overweging'.

Vier op de tien autoparkeerders (39%) geven aan al vaker voor het OV te kiezen in plaats van met de auto te reizen. Deze groep bevindt zich in de laatste fase van de gedragsfunnel en vertoont soms al het gewenste gedrag. Ook bij deze groep is het de uitdaging de frequentie van het gewenste gedrag te vergroten.

Interesse gebruik deelauto's

Sommige autoparkeerders hebben interesse in het gebruik van een deelauto of maken hier al gebruik van (11%) en slechts een enkeling overweegt om de auto helemaal weg te doen.



INTERVENTIES MOBILITEITSGEDAG

Aanknopingspunten interventies mobiliteitsgedrag

5

INTERVENTIES

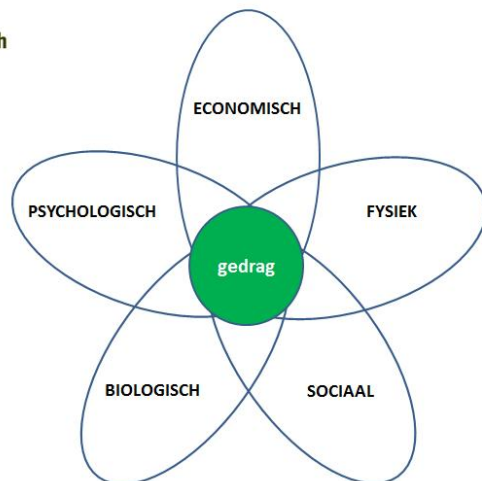
MOBILITEITSGEDRAG

Behavioral Insights Model en mobiliteitsgedrag

Om inzicht te krijgen op het mobiliteitsgedrag van reizigers op station Rodenrijs, heeft I&O Research het Behavioral Insights Model ingezet en gekeken naar de volgende factoren:

- psychologische factoren: zoals motivaties en attitudes van reizigers
- economische factoren: zoals parkeerkosten en vervoerskosten
- fysieke factoren: zoals de herkomst van reizigers, de aanwezigheid en kwaliteit van voorzieningen en infrastructuur
- sociale factoren: zoals de gezinssamenstelling van reizigers
- biologische factoren: zoals gezondheid en eventuele fysieke beperkingen van reizigers

Voor al de fysieke als psychologische factoren zijn van invloed op het mobiliteitsgedrag in en rondom station Rodenrijs en leveren de belangrijkste aanknopingspunten voor het ontwikkelen van beleidsinterventies.



FYSIEKE FACTOREN

Stem het gewenste mobiliteitsgedrag af op herkomstdoelgroep

Voor reizigers die in de buurt van station Rodenrijs wonen, is het overstappen van de auto op de fiets een realistische optie maar dit geldt niet voor alle reizigers. Vooral reizigers uit Bleiswijk en reizigers van buiten de regio maken nauwelijks gebruik van de fiets maar komen wel regelmatig met het OV naar station.

Onder deze doelgroep zal het stimuleren van OV-gebruik in plaats van fietsen naar verwachting een hoger rendement opleveren dan inzetten op het stimuleren van fietsgedrag. Bij het bepalen van het gewenste gedrag is het dus belangrijk rekening te houden met de verschillende herkomstdoelgroepen. Op basis hiervan zijn de volgende doelgroepen en het bijbehorende gewenste mobiliteitsgedrag te identificeren:

Tabel 5.1

Herkomstdoelgroep en gewenste mobiliteitsgedrag

Herkomstdoelgroep	Huidige mobiliteitsgedrag	Gewenste mobiliteitsgedrag
Berkel en Rodenrijs Binnen 500m	Lopend/fiets	Lopend/fiets
Berkel en Rodenrijs Binnen 1km	Auto/fiets/lopend	Fiets/lopend
Berkel en Rodenrijs Buiten 2km	Auto/fiets/lopend	Fietsen/OV
Bergschenhoek	Auto/Fiets/OV	Fiets/OV
Bleiswijk Overige regio	Auto/OV	Ov

INTERVENTIES

MOBILITEITSGEDRAG

Richt het station in op fietsparkeerders

De belangrijkste motivatie van reizigers om de fiets te pakken naar station Rodenrijs is het gebrek aan voldoende autoparkeerplaatsen op het station. Omdat het station minder op autogebruikers is ingericht, kiezen veel reizigers dus voor de fiets. Hoewel reizigers aangeven behoefte te hebben aan meer autoparkeerplekken zal het eventueel toevoegen hiervan de belangrijke fietsmotivatie kunnen wegnemen en naar verwachting leiden tot een afname van het gewenste mobiliteitsgedrag (fietsen) en een toename in autogebruik.

Het toevoegen van de door reizigers gewenste fietsfaciliteiten zoals een bewaakte en overdekte fietsenstalling en meer fietsparkeerplekken zal naar verwachting het fietsgedrag wel stimuleren. Daarnaast ligt het in de verwachting dat het verbeteren van de (fiets)veiligheid in en rondom het station, door middel van meer verlichting op de fietspaden en meer aandacht voor fietsendiefstal ook zal leiden tot een toename in fietsgebruik.

Optimaliseer OV vanuit Bergschenhoek en Bleiswijk

De belangrijkste motivatie van reizigers om met de auto naar station Rodenrijs te komen, is snelheid. Ze kiezen de auto omdat dit de snelste manier is en/of omdat het station te ver is om naartoe te lopen of fietsen. Voor de herkomstgroep die buiten een straal van 2 kilometer van het station woont, is een goede OV-aansluiting naar het station van belang. Vooral het optimaliseren van de OV-verbinding vanuit Bergschenhoek en Bleiswijk zou kunnen bijdragen aan een toename van OV-gebruik in plaats van autogebruik naar het station.

PSYCHOLOGISCHE FACTOREN

Speel in op hoge aanpassingsbereidheid

De meerderheid van de autogebruikers staat ervoor open om in plaats van met de auto met de fiets of met het OV naar het station te komen en bevindt zich in de hogere fasen (fase 2, 3 of 4) van de gedragsfunnel. Een eventuele communicatie- of beleidsstrategie hoeft zich dus niet zozeer te richten op het creëren van bewustzijn over de noodzaak van gedragsverandering op het gebied van mobiliteit maar kan zich richten op het informeren en stimuleren van reizigers om, afhankelijk van hun herkomstgroep, de fiets of het OV te nemen naar het station.

Identificeer triggers

Hoewel ongeveer een derde van de autogebruikers aangeeft niet open te staan voor gedragsverandering en dus niet met de fiets of het OV naar het station zal komen, betekent dit niet dat dit een 'verloren' doelgroep is. Vervolgonderzoek waarin wordt gekeken naar de belangrijkste triggers voor gedragsverandering binnen deze 'moeilijke' doelgroep kan mogelijkheden identificeren om ook deze doelgroep te motiveren tot duurzaam mobiliteitsgedrag.

Omdat het verwachte rendement van beleids- en communicatie interventies het hoogste zal zijn onder de doelgroep die aanpassingsbereid is, is het eerst zaak om daar de aandacht op te richten.

INTERVENTIES

MOBILITEITSGEDRAG

Hoewel de fysieke en de psychologische factoren de belangrijkste aanknopingspunten opleveren voor het ontwikkelen van de juiste interventies zijn er een aantal andere factoren die een rol spelen.

ECONOMISCHE FACTOREN

Kosten als fietsmotivatie

Enkele fietsers geven aan gebruik te maken van de fiets omdat dit goedkoper is. Het communiceren van de lagere vervoerskosten voor de fiets zou enkele autogebruikers kunnen stimuleren om vaker de fiets te pakken. Ook geven enkele reizigers aan dat het invoeren van betaald parkeren hen zou stimuleren om meer te fietsen. Al is het raadzaam hier voorzichtig mee om te gaan omdat dit mogelijk autogebruikers kan demotiveren om gebruik te maken van het station.

SOCIALE FACTOREN

Extra aandacht voor reizigers met kinderen

Omdat ouders met kinderen (waarschijnlijk om praktische redenen) vaker ervoor kiezen om met de auto naar het station te gaan, kan met deze doelgroep verder in gesprek worden gegaan om te kijken hoe ze ondanks de praktische beperkingen toch gestimuleerd kunnen worden om met de fiets of met het OV naar het station te komen.

BIOLOGISCHE FACTOREN

Meeste reizigers in staat tot het aanpassen van mobiliteitsgedrag
Slechts enkele reizigers geven aan vanwege medische of gezondheidsredenen niet in staat te zijn om hun mobiliteitsgedrag aan te passen. Sommige van hen kunnen om deze reden niet met de auto of juist niet met het OV of de fiets maar het overgrote deel van de reizigers is hier fysiek wel toe in staat.

SAMENVATTING

De belangrijkste uitkomsten

6

SAMENVATTING

De belangrijkste uitkomsten:

Parkeerdruk

- Omdat de parkeerdruk op station Rodenrijs in de ochtend het hoogst is, zal het stimuleren van ander mobiliteitsgedrag onder deze vroege reizigersgroep (08.15 en 13.00 uur) als eerste de aandacht nodig hebben.

Herkomst en profiel parkeerders

- Het grootste deel van de bezoekers van station Rodenrijs komt uit Berkel en Rodenrijs (64%), ruim een kwart van hen komt uit Bergschenhoek (26%) en enkelen komen uit Bleiswijk (6%) of overige plaatsen in de regio (4%), bijvoorbeeld uit Pijnacker of Zoetermeer.
- Van alle vervoersmiddelen is de auto het meest populair onder reizigers naar station Rodenrijs. De helft van de bezoekers van het station komt meestal met de auto (51%), ruim een kwart komt met de fiets (27%), 1 op de 8 reizigers komt met het OV naar het station (12%) en een kleinere groep komt lopend (9%).
- Bijna de helft van de autogebruikers (45%) kiest altijd voor de auto en gaat dus nooit met de fiets, met het OV of lopend naar station Rodenrijs. Fietsers zijn daarentegen juist wel flexibel in hun vervoerskeuze. Ze gebruiken bijna allemaal (95%) wel eens een ander vervoermiddel om mee naar het station Rodenrijs te reizen.
- Omdat ouders met kinderen vaker ervoor kiezen om met de auto naar het station te gaan is het aan te raden verder met deze doelgroep in gesprek te gaan om te kijken hoe ze ondanks de praktische beperkingen toch gestimuleerd kunnen worden om vaker duurzaam mobiliteitsgedrag te vertonen.

Motivatatie auto- en fietsparkeerders

- De belangrijkste redenen waarom reizigers ervoor kiezen om met de auto naar station Rodenrijs te komen is omdat dit voor hen de snelste manier is (47%). Verder kiezen reizigers voor de auto omdat het station te ver is om naartoe te fietsen of lopen (46%) of omdat ze de auto het meest comfortabel vinden (31%).
- De belangrijkste reden dat reizigers ervoor kiezen om met de fiets naar station Rodenrijs te komen is het gebrek aan voldoende parkeergelegenheid (51%), omdat dit de snelste manier is (47%) of omdat het gezond is (41%).

SAMENVATTING

De belangrijkste uitkomsten:

Aanpassingsbereidheid

- Twee derde van de autogebruikers staat ervoor open om in plaats van met de auto met de fiets of met het OV naar het station te komen. Een eventuele communicatie- of beleidsstrategie hoeft zich dus niet zozeer te richten op het creëren van bewustzijn over de noodzaak van gedragsverandering maar kan zich richten op het informeren en stimuleren van reizigers om, afhankelijk van hun herkomstdoelgroep, de fiets of het OV te gebruiken naar het station in plaats van de auto.
- Hoewel ongeveer een derde van de autogebruikers aangeeft niet open te staan voor gedragsverandering en dus niet met de fiets of het OV naar het station zal komen, betekent dit niet dat dit een verloren doelgroep is. Vervolgonderzoek waarin wordt gekeken naar de belangrijkste triggers voor gedragsverandering binnen deze 'moeilijke' doelgroep kan mogelijkheden identificeren om ook deze doelgroep te motiveren tot duurzaam mobiliteitsgedrag.

Aanknopingspunten beleidsinterventies

- Omdat de haalbaarheid van het gewenste mobiliteitsgedrag verschilt per herkomstdoelgroep is het belangrijk het gewenste mobiliteitsgedrag af te stemmen op de mogelijkheden binnen de herkomstdoelgroep.
- Het herinrichten van station Rodenrijs gericht op fietsers (bewaakte en overdekte fietsenstalling en meer fietsparkeerplekken) en het verbeteren van de veiligheids(perceptie) in en om het station zal naar verwachting fietsgedrag stimuleren.

- Het toevoegen van parkeerplekken zal de belangrijkste fietsmotivatie wegnemen en naar verwachting leiden tot een afname van het gewenste mobiliteitsgedrag (fietsen).
- Het optimaliseren van het OV vanuit Bleiswijk en Bergschenhoek kan een bijdrage leveren aan het bevorderen van duurzaam mobiliteitsgedrag vanuit deze gebieden naar station Rodenrijs.

BIJLAGE

Achtergrondkenmerken en herkomst respondenten

BIJLAGE

Achtergrondkenmerken en herkomst respondenten

Sekse		
	Aantal	%
Man	137	42
Vrouw	192	58
Totaal	329	100

Leeftijd		
	Aantal	%
jonger dan 30 jaar	33	10
30-49 jaar	151	46
50-64 jaar	103	32
65 jaar en ouder	39	12
Totaal	326	100

Huishoudsamenstelling		
	Aantal	%
ik woon alleen	30	9
ik woon alleen (zonder partner) met kinderen	9	3
ik ben gehuwd/woon samen zonder thuiswonende kinderen	89	28
ik ben gehuwd/woon samen met thuiswonende kinderen	154	48
ik woon bij mijn ouder(s)/verzorger(s)	18	6
anders	3	1
wil niet zeggen	19	6
Totaal	322	100

Herkomst		
	Aantal	%
BERKEL EN RODENRIJS	210	64
BERGSCHENHOEK	84	26
BLEISWIJK	20	6
'S-GRAVENHAGE	2	1
ROTTERDAM	2	1
CAPELLE AAN DEN IJSSEL	1	0
DELFT	1	0
LEIDSCHENDAM	1	0
OOSTVOORNE	1	0
PIJNACKER	1	0
RIJSWIJK ZH	1	0
ZOETERMEER	1	0
Totaal	330	100

Woonafstand station		
	Aantal	%
500m	17	5
1km	44	14
2km	70	22
>2km	187	59
Totaal	318	100

*Het totaal aantal respondenten is niet altijd 330 omdat de respondenten de gelegenheid hebben gekregen bovenstaande vragen over te slaan.