



DSP

Beleving fietspilot 30.20 straatinterviews

Tobias Gnimavo, Maud Pluijm & Daniël Hofstra

Contactgegevens

Augustus, 2024

Tobias Gnimavo

tgnimavo@dsp-groep.nl

Daniël Hofstra

dhofstra@dsp-groep.nl

Maud Pluijm

mpluijm@dsp-groep.nl

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Bevindingen straatinterviews	7
3	Conclusies	12
Bijlagen		
	Bijlage 1: vragenlijsten 0- en 1-meting	13

Inleiding

Aanleiding en achtergrond

Het groeiend aantal fietsers, de grote variatie aan fietsen en de daarmee gepaard gaande snelheden, zorgen voor steeds drukker fietspaden en een groeiend gevoel van onveiligheid. Het Amsterdam Bike City (ABC) Innovatielab van Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam organiseerde in 2022 een prijsvraag om te komen tot een slimme oplossing voor verschillende snelheden op het fietspad. Deze prijsvraag leidde tot de fietspilot 30.20. In deze pilot is de weg ingedeeld naar snelheid in plaats van voertuigcategorie, waarbij snellere gebruikers van het fietspad in deze pilot ook naar de rijbaan mogen.

Het doel van de pilot 30.20 is te toetsen of de zonering van de weg op snelheid leidt tot meer ervaren rust op het (voormalige) fietspad. Daarnaast onderzoekt de gemeente in de pilot of fietsers opvolging geven aan de nieuwe indeling. Kortom, of de opzet in de praktijk werkt.

De gemeente meet deze indicatoren aan de hand van kwalitatieve en kwantitatieve data in de vorm van tellingen, interviews en observaties op straat. De gemeente Amsterdam heeft DSP-groep gevraagd de straatinterviews af te nemen. Het onderzoek moet inzicht geven in de beleving van de verschillende weggebruikers op het fietspad en van de fietsers op de rijbaan. De focus van het onderhavige onderzoek is gericht op de thema's veiligheid en fietsgemak.

Onderzoeksmethode

Voor het ophalen van de ervaringen van gebruikers zijn straatinterviews gehouden. De pilotlocatie betreft de kruising van de Eerste Constantijn Huygensstraat en de Bilderdijkstraat, het deel tussen de Kinkerstraat en de Overtoom. In overleg met de Gemeente Amsterdam is besloten op twee locaties interviews af te nemen:

- 🕒 Op de hoek bij het verkeerslicht op het kruispunt van de Kinkerstraat en de Bilderdijkstraat (ter hoogte van de Kinkerstraat 63);
- 🕒 Op de hoek op het kruispunt van de Overtoom en de 1e Constantijn Huygensstraat (ter hoogte van de Overtoom 112).

Op de volgende momenten zijn straatinterviews afgenomen voor de 0-meting:

- 🕒 Donderdag 4 april 2024 tussen 12:30 en 14:00 uur en van 16:00 tot 17:30 uur.
- 🕒 Dinsdag 9 april 2024 tussen 08:30 en 10:00 uur en van 12:30 tot 14:00 uur.
- 🕒 Zaterdag 13 april 2024 tussen 13:00 en 14:00 uur.

En de straatinterviews voor de 1-meting zijn op de volgende momenten afgenomen:

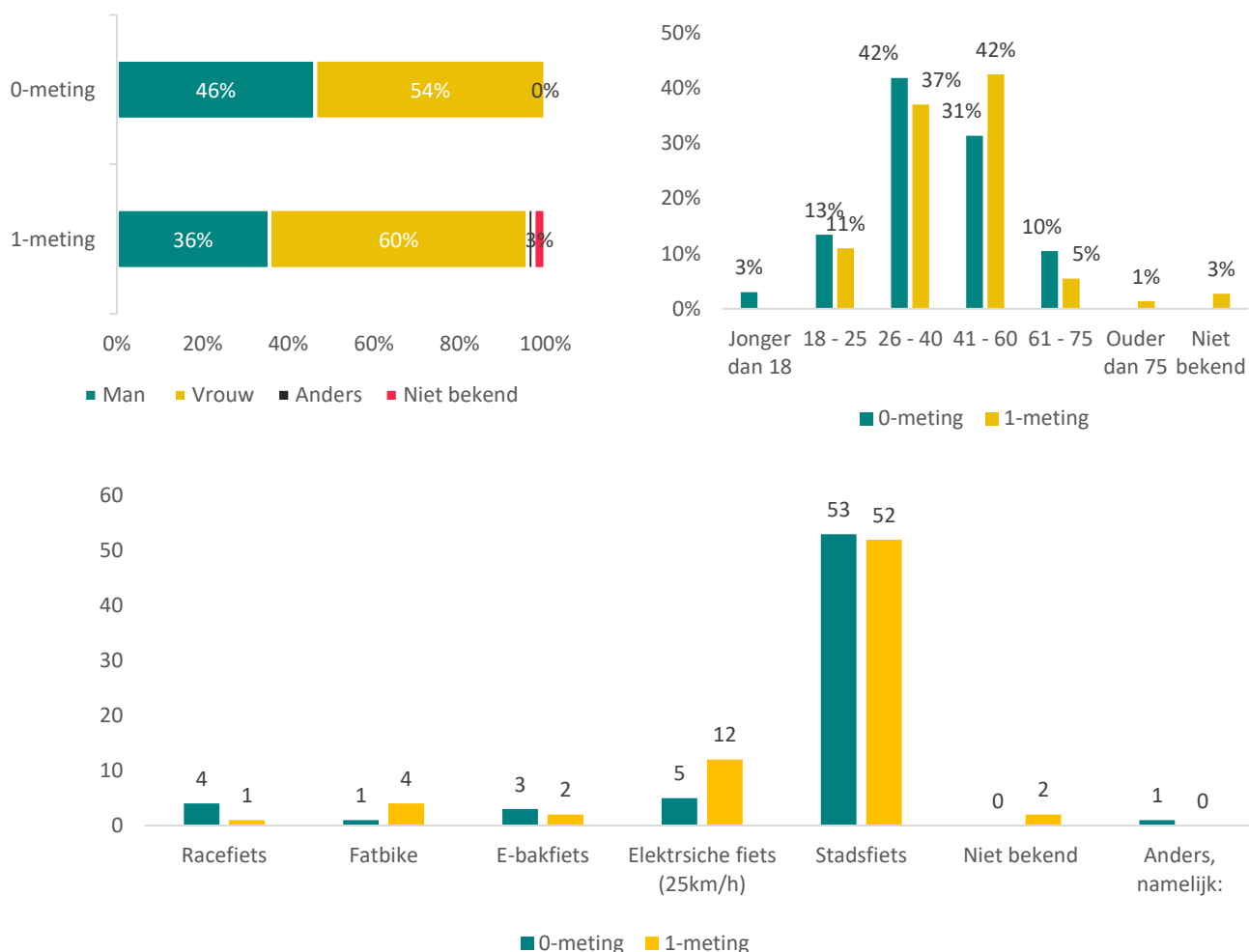
- 🕒 Donderdag 23 mei tussen 12:30 en 14:00 en van 16:00 tot 17:30

- 🕒 Zaterdag 25 mei 2024 tussen 13:00 en 14:00
- 🕒 Dinsdag 28 mei 2024 tussen 08:30 en 10:00 en van 12:30 tot 14:00

Er is bewust gekozen voor deze spreiding van meetmomenten om een representatief beeld te krijgen van de beleving van de verkeerssituatie op verschillende momenten van de dag en week.

Respondenten

Voor de nulmeting spraken we in totaal met 67 respondenten. Dit waren iets meer vrouwen dan mannen (54% versus 46%) en voornamelijk in de leeftijdscategorieën 26-40 jaar en 41-60 jaar. De meeste respondenten hadden een stadsfiets (71%). Bij de 1-meting spraken we in totaal met 73 respondenten, met een vergelijkbare verdeling van leeftijdscategorieën en fietsgebruik. Bij de 1-meting was de verdeling vrouw-man minder in balans ten opzichte van de 0-meting (respectievelijk 60% versus 36%).



Bij de 1-meting spraken we met mensen die het fietspad gebruikten en mensen die de rijbaan gebruikten. Echter, het aantal mensen in de laatste categorie was beperkt (6%). Dit kwam doordat het aantal mensen dat tijdens de 1-meting gebruik maakte van de rijbaan laag was. Daarnaast viel op dat de mensen die gebruik

maakten van een elektrisch voertuig (elektrische fiets, e-bakfiets of fatbike) over het algemeen minder bereid waren om deel te nemen. De personen op een fatbike waren doorgaans jonger en gaven als argument onderweg te zijn naar school.

Vragenlijst

Voorafgaand aan het onderzoek is samen met de opdrachtgever een vragenlijst opgesteld. De vragen zijn onder te verdelen in drie thema's: 1) verkeersveiligheid, 2) fietsgemak/-plezier en 3) attitude tegenover de pilot. Ook waren er enkele vragen opgenomen over de persoonskenmerken, zoals geslacht en leeftijd. De volledige vragenlijsten staan in de bijlage.

Leeswijzer

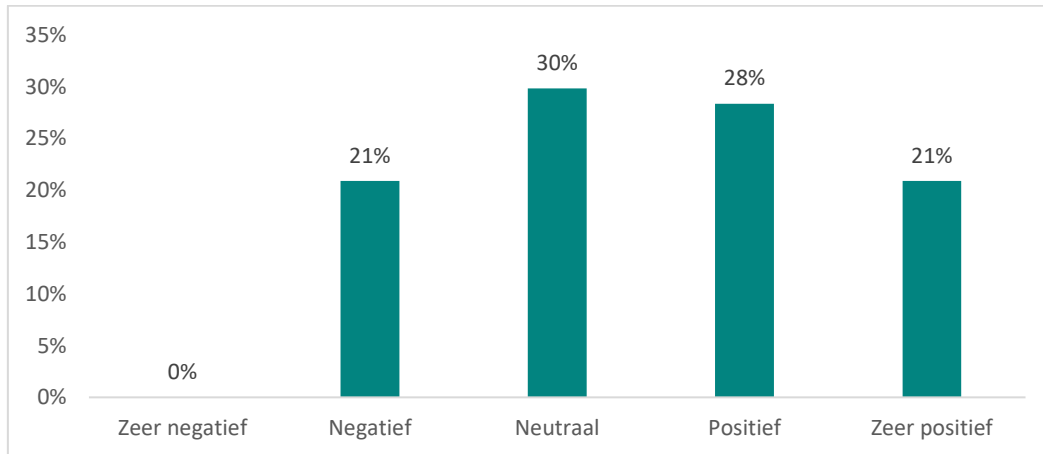
In hoofdstuk 2 beschrijven we de resultaten van de pilot: hoe ervaren fietsers de nieuwe zonering van de weg en in hoeverre verhoogt dit volgens hen de verkeersveiligheid en het fietsgemak? In hoofdstuk 3 trekken we onze conclusies met betrekking tot deze resultaten.

2 Bevindingen straatinterviews

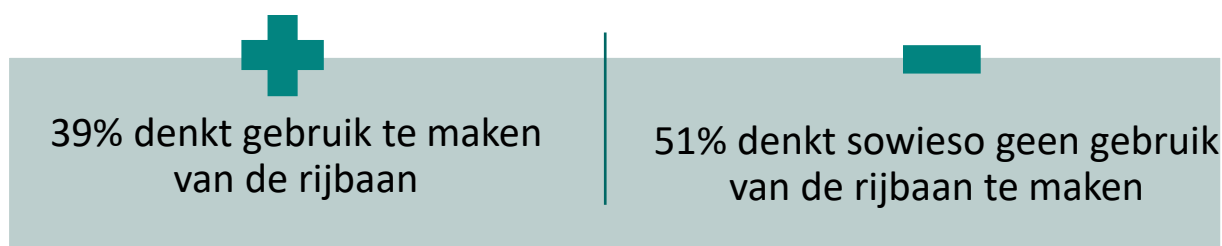
Attitude voorafgaand aan en ten aanzien van de pilot

Bij de nulmeting is gevraagd hoe de weggebruikers aankijken tegen het idee van de fietspilot: snelle fietsers die tijdelijk ook gebruik mogen maken van de rijbaan. In figuur 2.1 geven we de bevindingen weer.

Figuur 2.1. Attitude van weggebruikers t.a.v. het idee van de fietspilot 30.20 bij de o-meting (n=67)



- Ongeveer de helft van de respondenten is (zeer) positief over het idee van de pilot (49%). Als toelichting geven zij aan dat de pilot kan zorgen voor een verbeterde veiligheid, omdat de snelle fietsers worden gescheiden van de 'normale' fietsers (n=7). Bovendien kan het volgens hen bijdragen aan meer ruimte op het fietspad (n=12) en een betere doorstroom (n=6).
- Ook is een groot deel van de respondenten neutraal (30%). Zij geven als toelichting vooral aan dat ze twijfels hebben over het effect (n=11). Als de uitvoering van het idee slaagt, zal het volgens hen bijdragen aan meer ruimte voor de fietsers. Tegelijkertijd denken ze ook mee met de automobilisten: zij zullen volgens hen niet blij zijn met deze verandering vanwege de verschillende snelheden van fietsers en auto's (n=5).
- Ongeveer een vijfde is negatief over het idee van de pilot (21%). Zij denken vooral dat het tot veel gevaarlijke situaties leidt, omdat auto's en fietsers op dezelfde rijbaan zitten (n=8). Ondanks de aanpassing naar een maximumsnelheid van 30 km/ uur blijven de fietsers te langzaam voor auto's. Ook leidt het samenvoegen van auto's en fietsers volgens een enkeling tot chaotische situaties (n=2).
- Er is geen opvallend verschil in de attitude ten aanzien van de pilot tussen geslacht/gender en tussen verschillende leeftijdscategorieën.

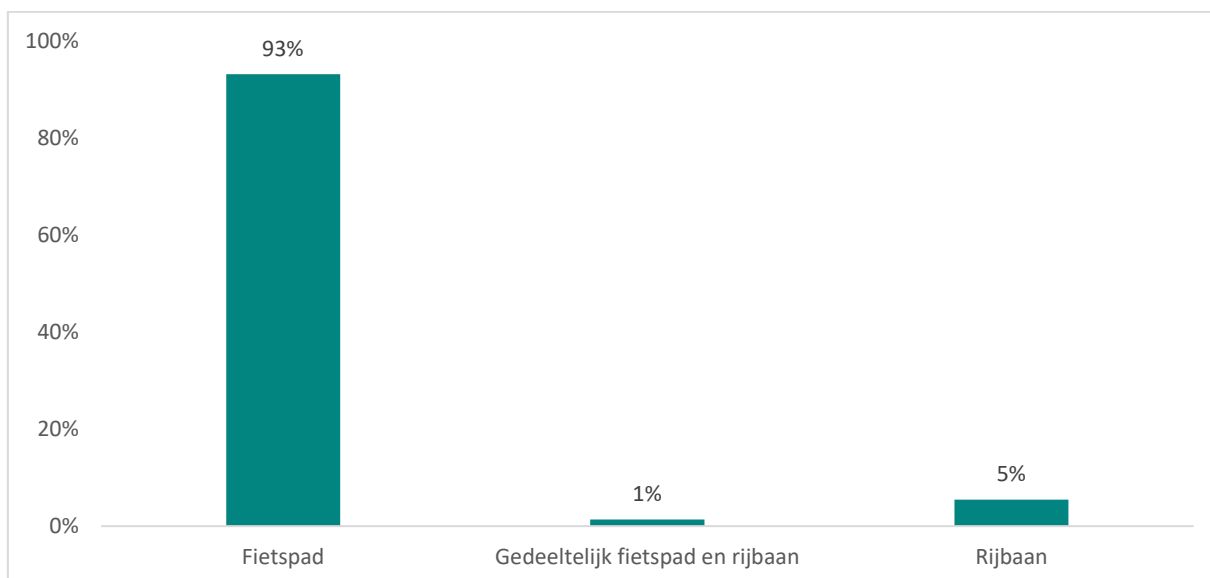


- Verder denkt minder dan de helft van de respondenten (39%) bij de pilot gebruik te maken van de rijbaan. 73% van deze respondenten vindt zichzelf een snelle fietser. Een aantal respondenten geeft als argument dat ze benieuwd zijn naar de ervaring. Andere respondenten zeggen blij te zijn met meer mogelijkheden voor de fietsers en omdat ze verwachten dat de pilot tot meer ruimte op het fietspad zal leiden. 51% van de respondenten geeft aan sowieso geen gebruik te maken van de rijbaan. Als belangrijkste redenen noemen zij veiligheid, het verschil in snelheid van auto's en fietsers en de drukte.

Gebruik fietspad/ rijbaan tijdens de 1-meting

Tijdens de 1-meting spraken we 68 fietsers op het fietspad, 4 fietsers die gebruik maakten van de rijbaan en één fietser die fietste op zowel het fietspad als de rijbaan.

Figuur 2.2 Gebruik van het fietspad en/of de rijbaan bij de 1-meting (n=73) in %

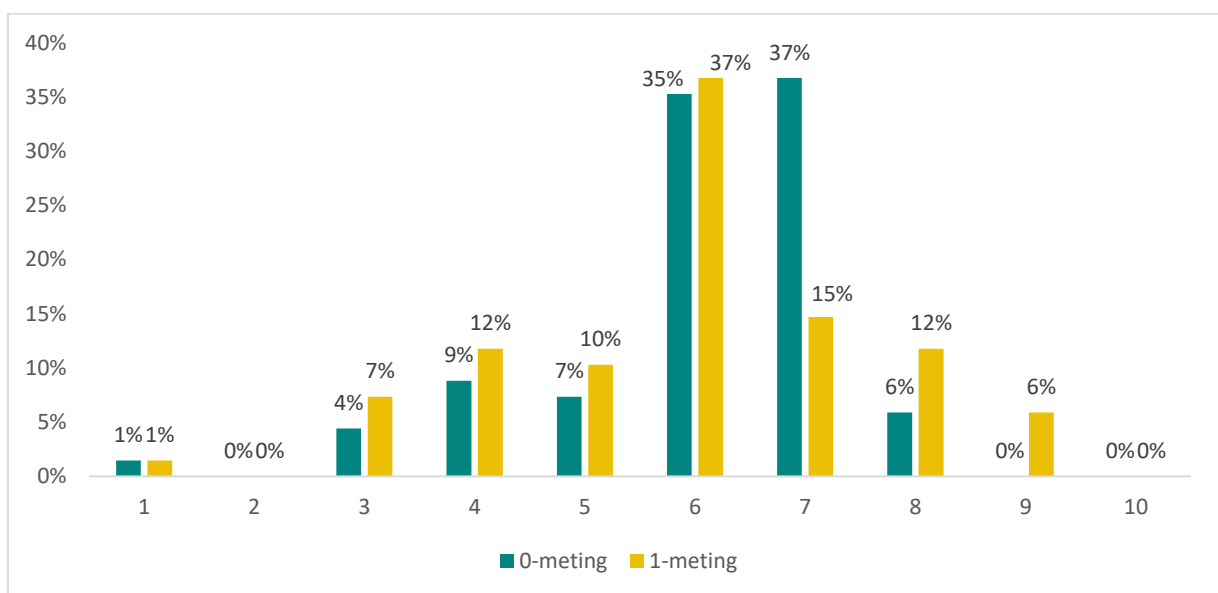


- Tijdens de pilot maakte het overgrote deel van de geïnterviewde weggebruikers gebruik van het fietspad (93%).
- Opvallend is dat bijna de helft van deze respondenten (44%) niet wist dat ze op de rijbaan mocht fietsen.
- Ook vond 26% van de geïnterviewde fietsers dat het fietspad veiliger was en 16% vond het fietspad prettiger.

- ➊ Verder gaven sommigen van hen aan dat er geen andere fietsers waren of dat hun eigen snelheid niet passend was voor fietsen op de rijbaan.
- ➋ We spraken vijf fietsers die ervoor kozen om (gedeeltelijk) de rijbaan op te gaan (dit is 6% van het totaal aantal gesproken personen). De reden voor hun keuze om de rijbaan te gebruiken, was omdat ze snel wilden doorfietsen en/of de rijbaan hen prettiger leek dan het fietspad. Vier van de vijf respondenten die gebruik maakten van de rijbaan vindt zichzelf een snelle fietser, één respondent vindt zichzelf een gemiddelde fietser.

Verkeersveiligheid

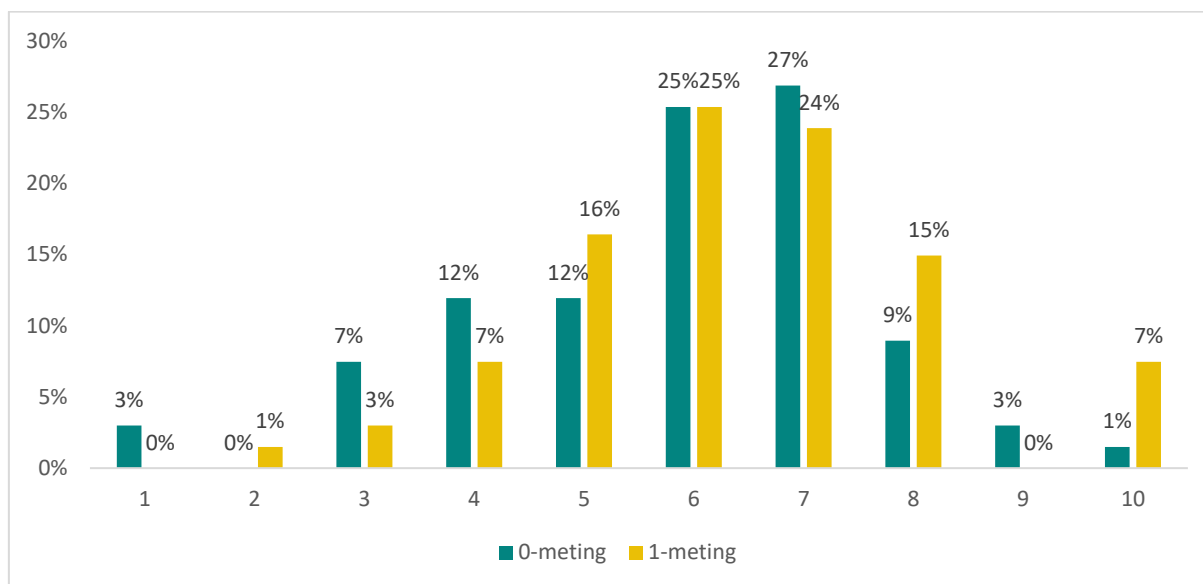
Figuur 2.3 Cijfers voor de verkeersveiligheid op het fietspad bij de 0- en 1-meting (n=67 en n=68) in %



- ➊ In bovenstaande figuur is te zien dat in de 0-meting fietsers de verkeersveiligheid voornamelijk een 6 of 7 toekennen aan de verkeersveiligheid. Bij de 1-meting geven de fietsers vooral een 6 en zijn de overige cijfers verdeeld (ofwel meer spreiding).
- ➋ Het gemiddelde cijfer voor verkeersveiligheid is zowel bij de 0- als 1-meting een 6,0. Bij de 1-meting is er wel een verschil tussen de respondenten die het fietspad, de rijbaan of beiden gebruikten. Gebruikers van de fietspaden bij de 1-meting geven de veiligheid gemiddeld een 5,9, terwijl de gebruikers van de rijbaan de veiligheid een 7 geven. Hierbij moet vermeld worden dat het aantal respondenten bij de gebruikers van de rijbaan relatief laag is (n=4).
- ➌ Belangrijkste redenen waarom respondenten de veiligheid een onvoldoende geven zijn de losliggende tegels op het fietspad, het grote aantal weggebruikers op het fietspad en de hoeveelheid verkeer geparkeerde fietsen.
- ➍ De belangrijkste reden dat weggebruikers het fietspad of de rijbaan als veilig ervaren is het feit dat de rijbaan en het fietspad gescheiden zijn.

Fietsgemak

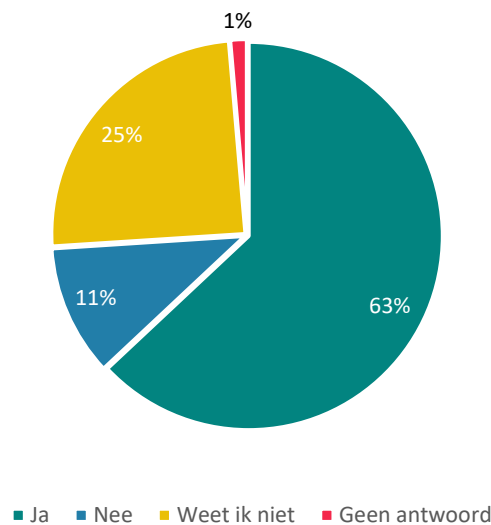
Figuur 2.4 Cijfers voor het fietsgemak op het fietspad bij de 0- en 1-meting (n=67 en n=67) in %



- ➊ In bovenstaande figuur is te zien dat de cijfers voor het fietsgemak in zowel de 0- als 1-meting nominaal verdeeld zijn, waarbij de piek in zowel de 0-meting als bij de 1-meting bij het cijfer 6 zit.
- ➋ Het gemiddelde cijfer voor comfort en fietsgemak is in de 1-meting iets hoger dan bij de 0-meting. Waar bij de nulmeting respondenten gemiddeld een 5,9 geven aan het fietsgemak, is dat bij de 1-meting een gemiddelde van 6,4. Net als bij het cijfer voor de verkeersveiligheid, is ook hier te zien dat de gebruikers van de rijbaan een hoger cijfer geven dan de gebruikers van het fietspad: een 8 t.o.v. een 6,4. Ook hier is het aantal respondenten van de rijbaangebruikers laag. In de 1-meting geeft 28% van de respondenten een onvoldoende voor fietsgemak, in de 0-meting is dat 34%.
- ➌ Het gemiddelde cijfer voor fietsgemak tijdens de middag (tussen 12.30 en 14.00) was hoger (6,7 versus 6,0) dan in de spitsuren.
- ➍ De respondenten op een relatief sneller voertuig (racefiets, fatbike of elektrische fiets 25km/h) geven gemiddeld een hoger cijfer voor fietsgemak dan fietsers met een langzamer voertuig.

Toekomstige verkeerssituatie

Figuur 2.5 Wens om in de toekomst door te gaan met de verkeerssituatie van respondenten bij de 1-meting (n=73) in %



- Meer dan de helft van de gesproken fietsers (63%) vindt dat de aanpassing in de verkeerssituatie naar aanleiding van deze pilot iets is om in de toekomst mee door te gaan. Als toelichting geven zij aan dat het veiliger is en zorgt voor meer rust, ruimte en doorstroom. Ook geven sommigen aan dat het vooral werkt, omdat de snelheid van auto's naar 30 kilometer per uur is verlaagd. Daardoor is het verschil in snelheid tussen auto's en snelle fietsers op de rijbaan minder groot. Ongeveer 43% van deze respondenten vindt zichzelf een snelle fietser, 52% ziet zichzelf als een gemiddelde fietser, de rest vindt zichzelf een langzame fietser.
 - Hierbij gaat het om 4 van de 5 rijbaangebruikers en 42 van de 68 fietspadgebruikers (62%).
- 11% van de fietsers ziet geen toekomst in de pilot (waaronder 1 van de 5 rijbaangebruikers). Als toelichting op hun antwoord geven zij aan dat ze het met name onveilig vinden dat fietsers worden samengevoegd met auto's op de rijbaan. Zij zijn van mening dat fietsers en auto's juist gescheiden moeten blijven.
- Een kwart van de fietsers heeft geen duidelijke mening over het vervolg van de pilot (25%). Dit zijn allemaal fietsers die op het fietspad bleven fietsen en niet gebruik hebben gemaakt van de rijbaan. Zij vinden het lastig om uitspraken te doen over de pilot, merken niet per se verschil of zien zowel voor- als nadelen.

3

Conclusies

In dit onderzoek is onderzocht in hoeverre de fietspilot 30.20 van de gemeente Amsterdam, waarbij de zonering van de weg wordt ingedeeld op basis van snelheid, leidt tot meer rust op het (voormalige) fietspad.

Op basis van de resultaten van het onderzoek trekken we de volgende conclusies:

- 🕒 De nieuwe zonering van de weg leidt niet tot een beter gevoel van veiligheid op het fietspad. De gesproken fietsers beoordelen de veiligheid zowel in de oude als nieuwe situatie met een gemiddelde 6,0. Hierbij moet worden opgemerkt dat er in het onderzoek een ondervertegenwoordiging was van de fietsers die gebruik maakten van de rijbaan.
- 🕒 Daarentegen wordt het fietsgemak gemiddeld wel wat beter gewaardeerd bij de nieuwe zonering. Deze wordt beoordeeld met een 6,4 ten opzichte van een 5,9 in de oude situatie. Vooral gebruikers van de rijbaan zijn positief (let wel: n=5): zij beoordelen het fietsgemak met een gemiddelde 8. Dat laat zien dat de nieuwe wegindeling vooral prettig is voor de rijbaangebruikers, maar nog niet per se het gewenste effect oplevert voor de fietsers die op het fietspad blijven fietsen.
- 🕒 Belangrijkste reden voor fietsers om geen gebruik te maken van de rijbaan was dat zij niet wisten dat het toegestaan was om van de rijbaan gebruik te maken. Dat wijst erop dat de communicatie over en/ of de wegmarkeringen in de nieuwe fietssituatie niet duidelijk genoeg waren.
- 🕒 Ondanks bovenstaande resultaten vindt twee derde van de gesproken fietsers continuering van de pilot wenselijk.

Bijlage 1: vragenlijsten 0- en 1-meting

Vragenlijst 0-meting

Introductie

Een korte introductie waarin het doel van de pilot en het interview worden toegelicht. De onderzoeker licht toe dat het interview anoniem is en vraagt respondent mee te werken aan het onderzoek

Algemene beleving

1. Wat vindt u van het verkeer op dit fietspad? [open vraag]

Veiligheid en drukte

2. Welk cijfer geeft u de verkeersveiligheid op dit fietspad? [cijfer van 1-10]
3. Kunt u uitleggen waarom u dit cijfer geeft? [open vraag]

Comfort en fietsplezier

4. Welk cijfer geeft u het fietsgemak/comfort op dit fietspad?
5. Kunt u uitleggen waarom u dit cijfer geeft? [open vraag]

Eigen rijgedrag

6. Vindt u zichzelf in vergelijking met andere fietsers een langzame, gemiddelde of snelle fietser?
 - Langzaam
 - Gemiddeld
 - Snel
 - Anders

Vragen over fietspilot

De gemeente overweegt een proef, waarbij tijdelijk snelle fietsers ook gebruik mogen maken van de rijbaan, naast auto's e.d.. Dit wordt dan duidelijk aangegeven met borden en verf op de weg.

7. Wat vindt u van dit idee?
 - Heel positief
 - Positief
 - Neutraal
 - Negatief
 - Heel negatief
8. Kunt u uw antwoord toelichten? [open vraag]

9. Zou u als fietser gebruik maken van de mogelijkheid om de rijbaan op te gaan?
- Ja
 - Nee
 - Weet ik niet

Algemeen en achtergrond

10. Wat is uw geslacht? [hoeft evt. niet expliciet gevraagd te worden]
- Man
 - Vrouw
 - Anders
11. Leeftijdscategorie [uitgevraagd]
- 12 - 18 jonger dan 18
 - 18 – 25
 - 26 – 40
 - 41 – 60
 - 61 – 75
 - Ouder dan 75
12. Vervoersmiddel
- Elektrische fiets (tot 25 km/uur)
 - Stadsfiets
 - Gehandicaptenvoertuig (canta)
 - Bijzondere bromfiets (segway of e-step)
 - Fatbike
 - E-bakfiets
 - Bakfiets
 - Anders, namelijk...
13. Dag van afname [hoeft niet expliciet te worden gevraagd]
- Dinsdag
 - Donderdag
 - Zaterdag
14. Tijdstip afname [hoeft niet expliciet te worden gevraagd]
- Ochtendspits (7-10u)
 - Ochtend (10-13u)
 - Middag (13-16u)
 - Avondspits (16-18u)

Vragenlijst 1-meting

Introductie

Een korte introductie waarin het doel van de pilot en het interview worden toegelicht. De onderzoeker licht toe dat het interview anoniem is en vraagt respondent mee te werken aan het onderzoek.

Pilot

1. Maakte u gebruik van het fietspad of de rijbaan?
 - Fietspad [door naar vraag 5]
 - Rijbaan [door naar vraag 3]
 - Gedeeltelijk [door naar vraag 3]
2. Waarom heeft u voor de rijbaan gekozen? *Meerdere antwoorden zijn mogelijk.*
 - Ik wilde snel doorfietsen;
 - Het fietspad was te druk;
 - Ik wilde het wel een keer proberen;
 - Het leek mij veiliger;
 - Het leek mij prettiger/plezieriger;
 - Per ongeluk;
 - Anders, namelijk ...
3. Kunt u uw antwoord toelichten? [open vraag]
[ga door naar vraag 7]
4. Waarom heeft u voor het fietspad gekozen? *Meerdere antwoorden zijn mogelijk.*
 - Ik wist niet dat ik op de rijbaan mocht fietsen
 - Het leek mij veiliger
 - Het leek mij prettiger
 - Per ongeluk
 - Ik ben het gewend
 - Genoeg ruimte op het fietspad
 - Ik heb geen specifieke voorkeur
 - Anders, namelijk ...
5. Kunt u uw antwoord toelichten? [open vraag]

Verkeersveiligheid en drukte

6. Welk cijfer geeft u de verkeersveiligheid op dit fietspad/rijbaan? [cijfer van 1-10]
7. Kunt u uitleggen waarom u dit cijfer geeft? [open vraag]

Comfort en fietsplezier

8. Welk cijfer geeft u het fietsgemak/comfort op dit fietspad/rijbaan?
9. Kunt u uitleggen waarom u dit cijfer geeft? [open vraag]

Eigen gedrag

10. Vindt u uzelf, in vergelijking met andere fietsers, een langzame, gemiddelde of snelle fietser?
- Langzaam
 - Gemiddeld
 - Snel

Vervolg

11. Is deze aanpassing van de verkeerssituatie volgens jou iets om in de toekomst mee door te gaan?
- Ja
 - Nee
 - Weet ik niet
12. Kunt u uw antwoord toelichten? Vindt u dat dit ook op andere plekken in Amsterdam moet komen?
- [open vraag]

Algemeen en achtergrond

13. Wat is uw geslacht? [Deze vraag hoeft evt. niet expliciet te worden gesteld]
- Man
 - Vrouw
 - Anders
14. Leeftijdscategorie [uitgevraagd]
- 12 - 18 jonger dan 18
 - 18 – 25
 - 26 – 40
 - 41 – 60
 - 61 – 75
 - Ouder dan 75
15. Vervoersmiddel
- Elektrische fiets (tot 25 km/uur)
 - Stadsfiets
 - Gehandicaptenvoertuig (canta of scootmobiel)
 - Bijzondere bromfiets (segway of e-step)
 - Fatbike
 - E-bakfiets
 - Bakfiets
 - Anders, namelijk...
16. Dag van afname [hoeft niet expliciet te worden gevraagd]
- Dinsdag
 - Donderdag
 - Zaterdag
17. Tijdstip afname [hoeft niet expliciet te worden gevraagd]
- Ochtendspits (tussen 8-10 uur)
 - Middag (tussen 12-15 uur)
 - Avondspits (tussen 16-18 uur)

DSP-groep BV

Van Diemenstraat 410

1013 CR Amsterdam

+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl

KvK 33176766

www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oever in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.

