Zaanpanelonderzoek 23
Fietsparkeerplekken bij het station te Zaandam, Overlast brommers

In het najaar van 2010 is het 23e Zaanpanelonderzoek van start gegaan met een tweetal thema's: fietsparkeren bij het station Zaandam en ervaren brommeroverlast (of scooters, snorfietsen) in Zaandam.

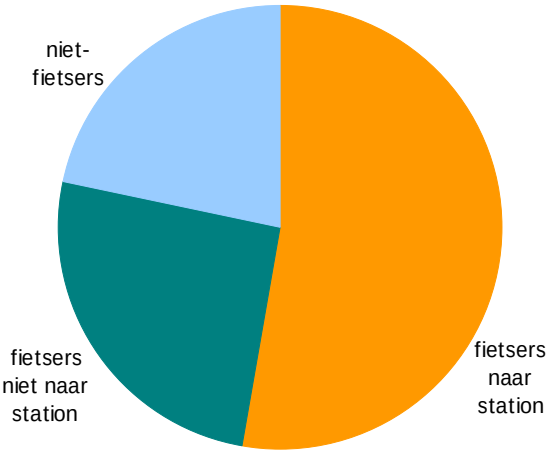
Het onderzoek naar de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij het station Zaandam is gehouden in verband met de voorbereiding van de beleidsvoorbereidingen met betrekking tot dit onderwerp. Resultaten uit dit onderzoek vormen input bij het opstellen van een samenhangend Fietsparkeerplan voor (brom)fietsen rond het station. In september zijn passanten in het stationsgebied door middel van een face-to-face-onderzoek over dit onderwerp benaderd. Daarnaast zijn in oktober langs digitale weg (Zaanpanel) inwoners van Zaanstad benaderd met een aantal vragen hierover.

Het tweede onderzoeksonderwerp was de mogelijke overlast van zogenaamde 'vervuilende gemotoriseerde tweewielers', zoals brommers, scooters en snorfietsen. In het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) wordt momenteel gewerkt aan een publicatie over maatregelen tegen luchtvervuiling door emissie door brommers en slimme oplossingen voor luchtverontreiniging als gevolg van het verkeer. Omdat er nauwelijks nog informatie beschikbaar is over dit type vervoermiddel is het panel een aantal vragen gesteld met betrekking tot mogelijke overlast van dit type vervoermiddel. Het waren vooral verkennende vragen.

samenstelling panel en respons
Ruim 2.400 Zaanpanelleden zijn benaderd voor het onderzoek dat medio oktober 2010 twee weken online heeft gestaan. Hieraan hebben ruim 1100 panelleden gehoor gegeven. Dit betekent een respons van 47%. In het panel zitten relatief meer 50 tot en met 64 jarigen, relatief meer vrouwen vanaf 65 jaar, relatief meer hoger opgeleiden en slechts een beperkt aantal allochtonen. De samenstelling van het panel wijkt daarmee af van die van de totale Zaanse bevolking. Om hier toch aansluiting mee te krijgen het panel gewogen naar leeftijd en geslacht. De resultaten zijn vooral als indicatief te beschouwen.

De rapportage is beknopt omdat enerzijds de onderzoeksresultaten over de fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt voor het opstellen van het Fietsparkeerplan en anderzijds (brommeroverlast) vooral als verkenning voor een vervolgpublicatie van de werkgroep CROW dienen.

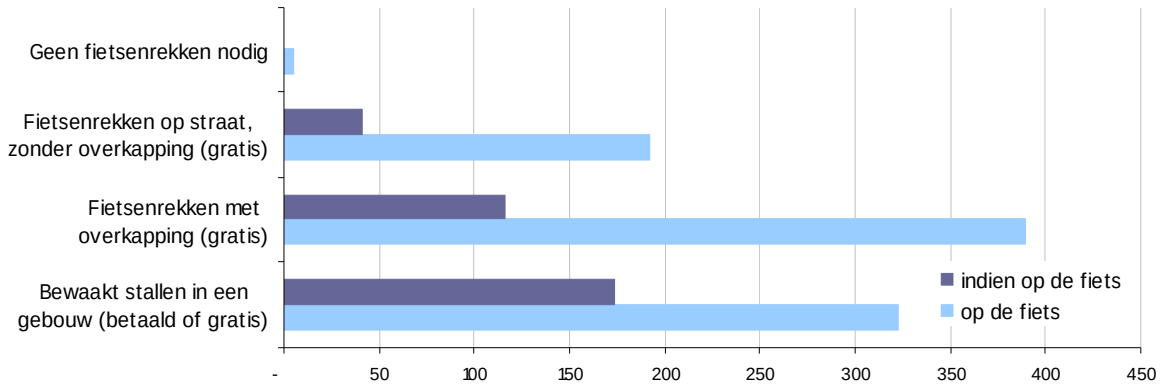
Fietsparkeervoorzieningen bij NS-station te Zaandam
Allereerst is het panel gevraagd of en hoe vaak men op de fiets naar het station in Zaandam gaat. Ruim de helft komt op de fiets naar het station; bijna tweederde doet dit wekelijks, en bijna de helft doet dit maar een paar keer per jaar. Men parkeert de fiets voor een paar uur of hooguit een dag. Vrijwel nooit langer dan een dag.



Vervolgens is een aantal vragen gesteld over de behoefte aan bepaalde stallingsvoorzieningen (betaald/overkapt, ed.) en specifieke overige voorzieningen (zoals fietskluizen, koffiehoek, ed.). De vragen zijn voorgelegd aan zowel panelleden die hun fiets wel eens bij het station neerzetten, als aan degenen die weliswaar niet op de fiets naar het station komen, maar wel fietsen. Aan hen zijn dezelfde vragen gesteld, maar dan voorafgegaan door de zinsnede: 'indien u met de fiets naar het station zou gaan, …'.

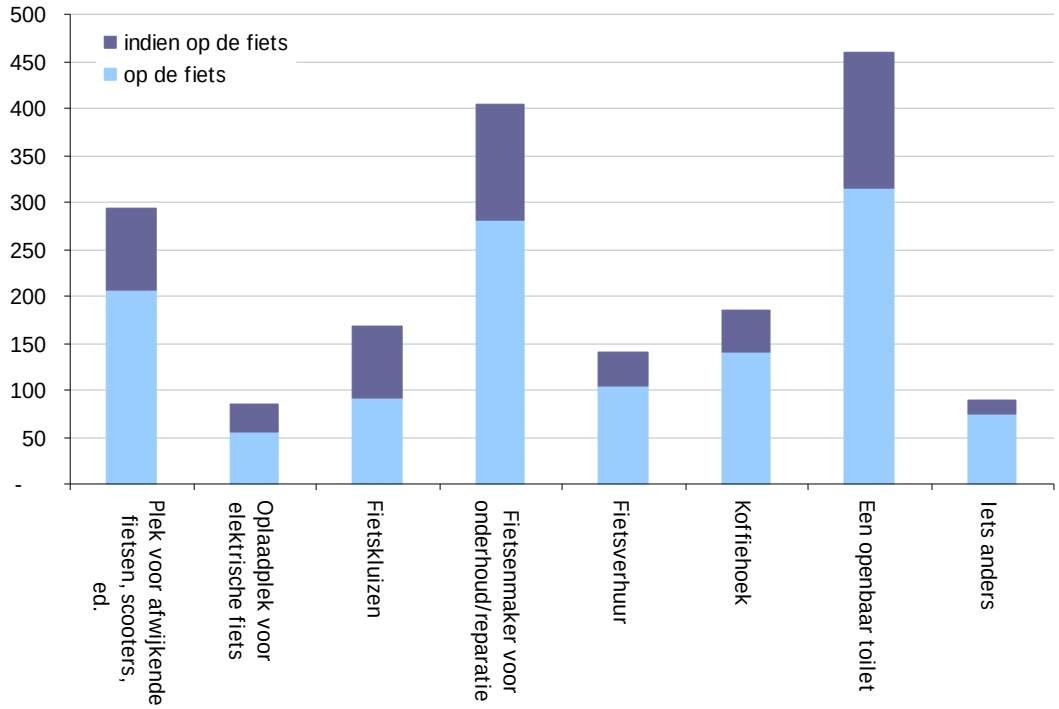
Hieronder volgen de belangrijkste resultaten in een drietal grafieken.
De voorkeur gaat duidelijk uit naar een parkeerplek in een gebouw of onder een overkapping.

Figuur 1 Wat voor soort stalling zou u gebruiken?

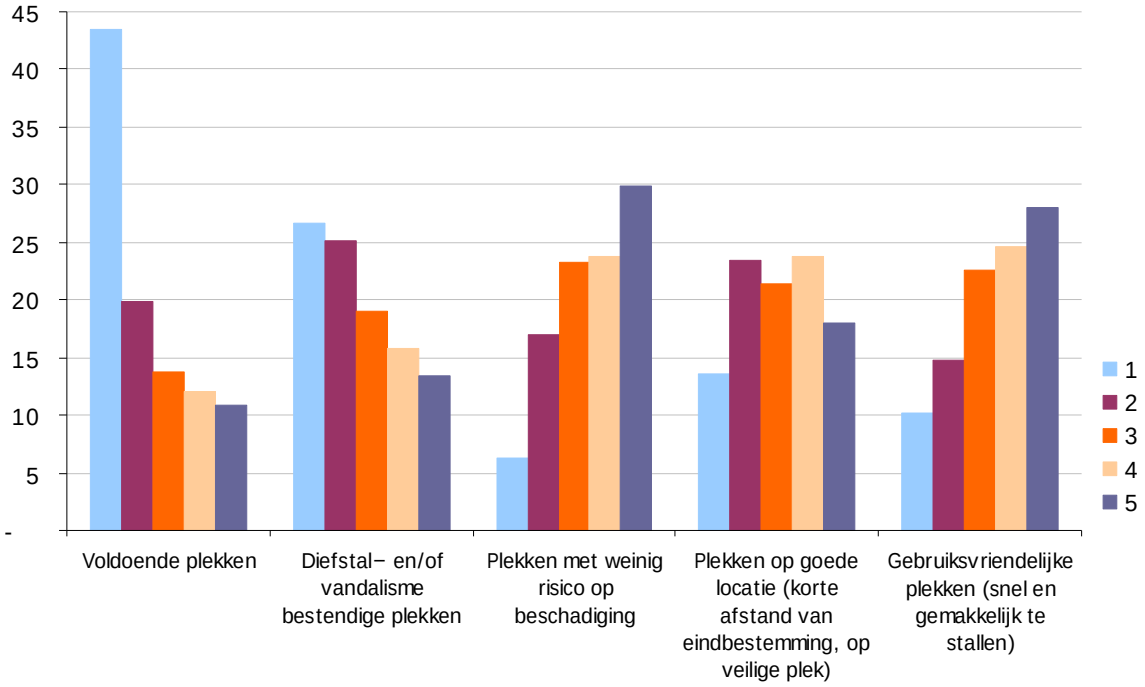


Op de vraag aan welke *voorzieningen* men bij het station behoefte zou hebben mocht meer dan één antwoord worden gegeven. Door relatief veel respondenten (fietsers én potentiële fietsers) wordt het gebruik kunnen maken van een openbaar toilet bij het station genoemd. Op de tweede plaats komt de aanwezigheid van een fietsenmaker voor onderhoud en reparatie en op de derde plaats een plek voor afwijkende fietsers en brommers.

Figuur 2 Welke voorzieningen zou u graag gebruiken?



Figuur 3 Rangorde van aspecten bij het stallen van de fiets



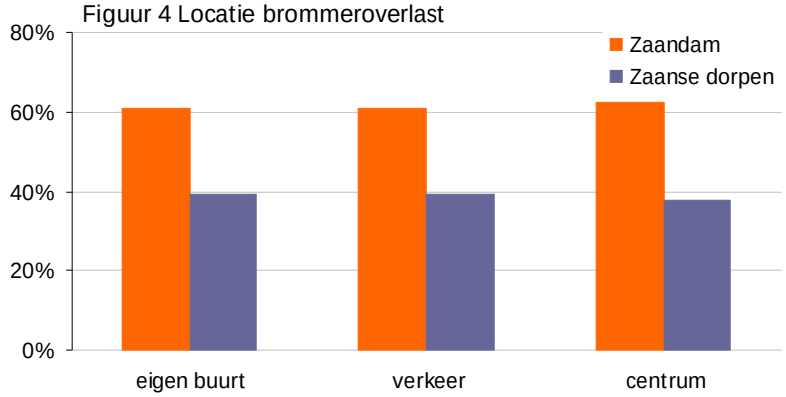
De categorie ‘voldoende plekken’ wordt het meest vaak als eerste genoemd in de rangorde van een vijftal parkeervoorzieningen rond het station. Bijna de helft van het aantal respondenten (dat met de fiets naar het station in Zaandam gaat) geeft dit de hoogste plek. Ook diefstal- en/of vandalisme bestendige plekken worden vaak hoog op de lijst gezet. Bij de plekken met weinig risico op beschadiging van fietsen en brommers lijkt de nuchterheid de overhand te hebben. Dit heeft in ieder geval zeker niet de hoogste prioriteit bij het panel.
Tenslotte zijn er naar aanleiding van deze vragen veel opmerkingen geplaatst over het fietsparkeren in het stationsgebied. Een groot aantal opmerkingen heeft te maken met de onvrede over de wrakken bij het station, het gebrek aan voldoende parkeerruimte en de openingstijden van de stalling. In een notendop hieronder een grafische weergave van de opmerkingen.



Overlast brommers, scooters, snorfietsen

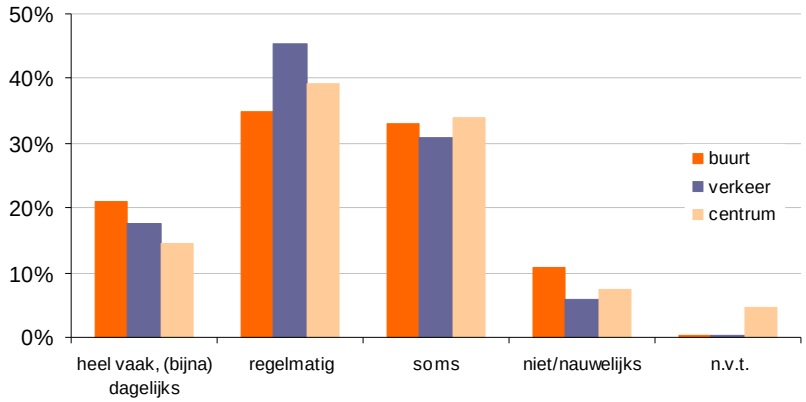
Het tweede onderwerp betrof de mogelijke overlast van de zogenaamde 'vervuilende gemotoriseerde tweewielers', zoals brommers, scooters en snorfietsen (hierna te noemen ‘brommers’). Driekwart van het Zaanpanel ondervindt overlast van deze ‘brommers’. Het maakt hierbij veel verschil uit of men in Zaandam woont of in de wijken buiten Zaandam. In Zaandam is de overlast met betrekking tot alle aspecten (overlast in eigen buurt, in het verkeer en/of in het centrum) relatief sterker.

Figuur 4 Locatie brommeroverlast



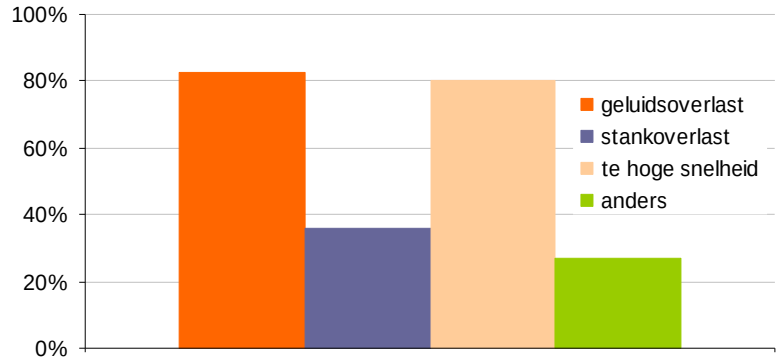
De frequentie waarin men hinder ondervindt verschilt. Ook maakt het uit wáár men deze hinder ondervindt. De meeste panelleden hebben ‘regelmatig’ of ‘soms’ hinder van de brommers. Degenen die heel vaak - (bijna) dagelijks - hinder ondervinden, hebben dit vaker in de eigen buurt dan in het verkeer of in het centrum.

Figuur 5 Frequentie overlast



Het panel blijkt vooral geluidsoverlast te ondervinden én overlast vanwege een te hoge snelheid van de brommerrijders (gedragsaspect). Van stank heeft men in mindere mate last. Zie onderstaande figuur.

Figuur 6 Soort overlast



In de categorie ‘anders’ worden in de meeste gevallen ook aspecten rond het gedrag van de brommerrijders genoemd, zoals ‘asociaal rijgedrag’, ‘hard rijden’, ‘ze rijden door rood’ etc. Het als negatief ervaren gedragsaspect rond het brommerrijden is met andere woorden vrij dominant.

Hierna wordt in gradatie aangegeven wat er zoal aan steekwoorden met betrekking tot hinder van brommers is genoemd. Ook wordt hierin weergegeven waar men vooral hinder ondervindt. Het centrum wordt als locatie relatief het meest genoemd, ook fietspad(en) scoren hoog.

