

# Verkeersveiligheid rond sportcomplexen

## Een duurzame kijk op bereikbaarheid

William Nederpelt, SportVerkeerScan

### Samenvatting

De verkeersveiligheid rond sportcomplexen is een van de redenen waarom (jonge) sporters niet op de fiets naar hun sportvereniging gaan. Dat is een van de conclusies uit de verschillende SportVerkeerScans die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in Dordrecht en Zwijndrecht. Deze methodische aanpak zorgt voor meer inzicht en daarmee handelingsperspectief voor gemeenten en sportverenigingen om hun veilige bereikbaarheid te vergroten en duurzame gedragsverandering te stimuleren.

### Inleiding

De SportVerkeerScan is ontwikkeld vanuit een persoonlijke wens. Steeds vaker worden verenigingen/gemeenten geconfronteerd met de vraag van sportverenigingen om de bereikbaarheid te vergroten, meestal het parkeerterrein ten behoeve van de drukke zaterdag. Maar ruimte is een constante en is het slim om ruimte 'op te offeren' voor parkeerplekken. Daarnaast vaak worden kinderen gebracht met de auto, omdat de route niet als veilig ervaren wordt door ouders. Wij dachten dat kan anders en laten we de reis naar de vereniging al sportief starten. Kinderen van de achterbank of in bakfiets zijn steeds minder jong zelfstandig, ook daar is winst te behalen.

De kosten van deze aanpassingen (veelal vergroten parkeerterreinen) staan niet in verhouding tot het ruimtebeslag voor de gemeenten. Kennis over de bereikbaarheid/ verkeersveiligheid van sportverenigingen staat bij de meeste verenigingen en gemeenten niet hoog op de agenda.

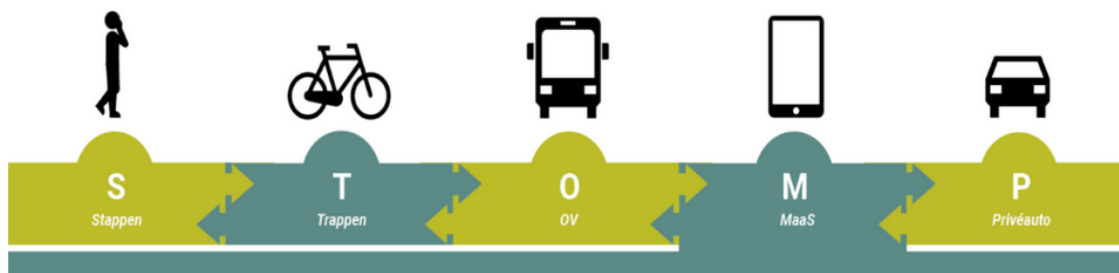
Vanuit de kennis en expertise zijn Anna Schouten en William Nederpelt aan de slag gegaan om vanuit inzichten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame gedragsverandering een scan te ontwikkelen die concrete handvatten geeft om duurzame gedragsverandering mogelijk te maken.

Hieronder wordt beschreven wat de uitgangspunten zijn, hoe is aangepakt en wat de resultaten zijn van de inmiddels uitgevoerde SportVerkeerScans.

### Uitgangspunten

Om invulling te geven aan de SportVerkeerScan is gezocht naar een herkenbaar referentiekader. En gelet op de onbekendheid in de literatuur over de bereikbaarheid van sportcomplexen is gezocht naar een relatief waarde vrij instrumentarium. Dat zijn STOMP en de Sustainable Development Goals.

Door het STOMP-principe te gebruiken is aansluiting gezocht bij het beleid van gemeenten. Vanuit dit principe kijken we naar alle modaliteiten. Waar de S staat voor 'stappen', lopen. De T staat voor 'trappen', fietsen. De O staat hier voor openbaar vervoer en de M voor MAAS. MAAS wordt hierbij geïnterpreteerd als deelvervoer. Tot slot de P voor de 'private auto'.



Naast deze kapstok is verder gekeken naar de 17 Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. Dit referentiekader geeft nog enkele aanvullende punten waarom de aanpak van de bereikbaarheid/ verkeersveiligheid/ gezondheid en verduurzaming van belang is voor gemeenten en verenigingen. Drie van deze doelen zijn van toepassing op de SportVerkeerScan.



Verzeker een goede gezondheid en promoot welvaart voor alle leeftijden' Hierbij wordt ingezet op het stimuleren van bewegen, gezondheid en welzijn (vervoersarmoede).



Maak steden inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam' Hierbij wordt ingezet op verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit



Actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden' Hierbij wordt ingezet op reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en maatregelen om de opwarming van de aarde tegen te gaan d.m.v. duurzaam vervoer.

### Methodiek SportVerkeerScan (Medium pakket)

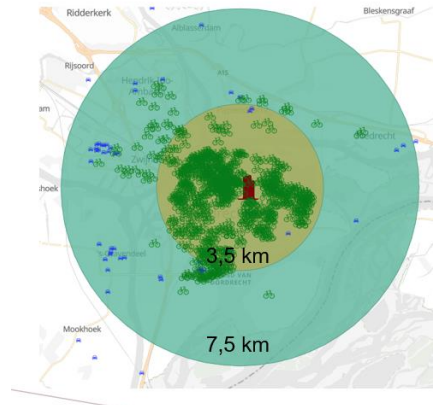
De SportVerkeerScan wordt in opdracht van een gemeente uitgevoerd bij een vereniging. Financiering vindt in Zuid-Holland gedeeltelijk vanuit het verkeersveiligheidsbudget plaats Dit geldt ook voor naderhand te realiseren kleine verkeersmaatregelen. Het nadrukkelijk betrekken van een gemeente en de verenigingen zorgt voor een grotere acceptatie van de uitkomsten van het onderzoek. Tegelijkertijd zorgt dit voor verwachtingen bij de gemeente en de sportverenigingen.

De SportVerkeerScan kent vier onderdelen

1. Herkomst en bestemming leden
2. Enquête reisgedrag en wensen leden
3. Schouw met een bestuurslid van de vereniging
4. Benchmark inzichten ten opzichte van andere verenigingen

### 1. *Herkomst en bestemming leden*

Het onderzoek naar de herkomst en bestemming gaat vooral over de reis van het woonadres naar de vereniging. Hiermee wordt inzicht verkregen in de potentie van alternatieven zoals lopen en fietsen. Tevens wordt inzicht verkregen in de reistijd van leden met de diverse modaliteiten. Uit eerdere scans blijkt dat de meerderheid van de leden minder dan 10 minuten extra reist als ze met de fiets i.p.v. met de auto komen. Er wordt inzicht verkregen in routes en woonwijken van herkomst. Dit wordt gebruikt bij de schouw (onderdeel 3).



Figuur 1 Heatmap

### 2. *Enquête reisgedrag en wensen leden*

Naast de scan is het relevant om inzicht te krijgen in het reisgedrag van leden en welke oplossingen zij zelf aandragen om duurzamer te reizen. Alle leden van een vereniging krijgen de enquête. Hierin kunnen ze aangeven hoe ze bijvoorbeeld de verkeers- en sociale veiligheid ervaren. Met de antwoorden wordt beschikt over een grote dataset. Deze worden benut voor de aanbevelingen.

Zo bleek bij een schouw uit dat de verlichting op het eigen terrein onvoldoende was en een onveilig gevoel gaf in de wintermaanden. Binnen een maand had de vereniging de verlichting zelf gemaakt en voelden leden zich veiliger.

### 3. *Schouw met een bestuurslid van de vereniging*

De schouw bestaat uit een locatiebezoek met een bestuurslid van de vereniging. De feitelijke situatie wordt dan in kaart gebracht. De informatie over de locatie/ omgeving wordt dan besproken. De antwoorden van de leden uit de enquête worden hierbij benut. Hierbij wordt tevens gebruik gemaakt van de ongevallencijfers zoals de openbare informatie van STAR (Smart Traffic Accident Reporting).

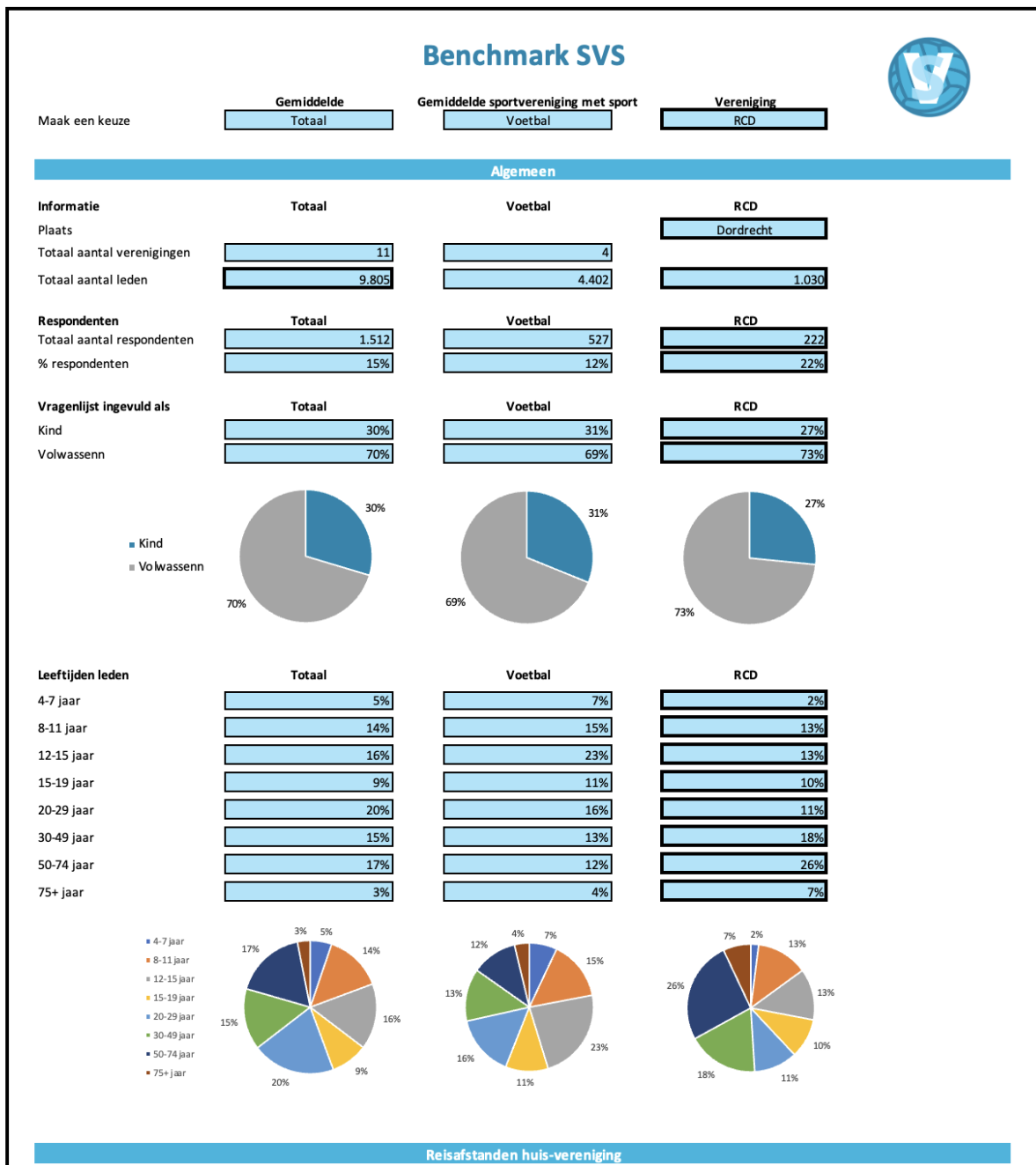
Tijdens de schouws komen vaak verschillende aandachtspunten aan het licht. Dit heeft dan betrekking op de sociale veiligheid, de kwaliteit van de parkeervoorzieningen, zowel voor de auto als de fiets (FietsParKeur), de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en/of looproutes (olifantenpaadjes).

### 4. *Benchmark inzichten ten opzichte van andere verenigingen*

Tot slot worden de individuele resultaten toegevoegd aan de benchmark, waardoor de verschillen kunnen worden vergeleken. Dit geeft gemeenten inzicht in de mogelijke kansen bij de ontwikkeling van sportbeleid.

## **Algemeen**

De SportVerkeerScan geeft inzicht in woonafstanden en potentie van alternatieven. De rapportage geeft concrete handvatten om aan de slag te gaan en de infographic voor de vereniging creëert bewustwording onder de leden en het verenigingsbestuur.



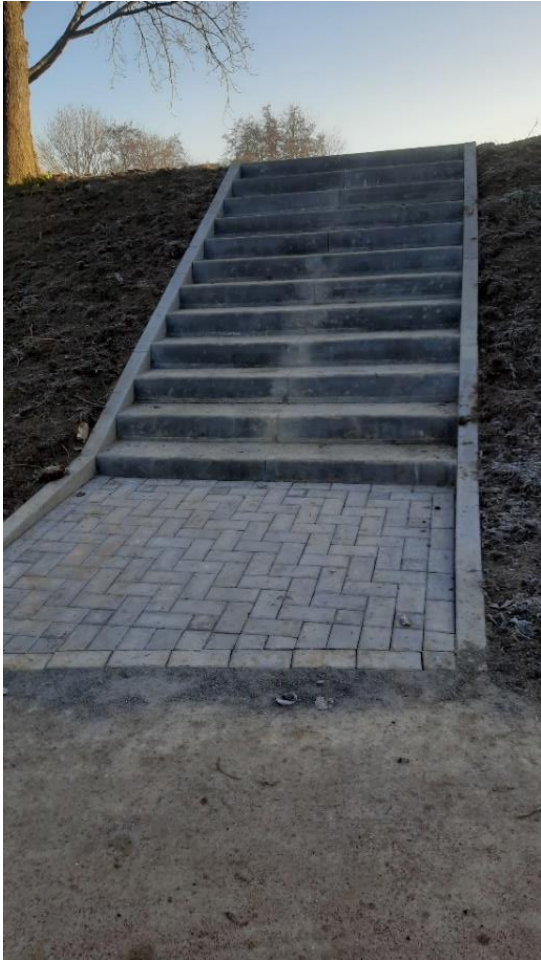
Figuur 2 Benchmark voorbeeld

### Eerste resultaten

Inmiddels zijn elf scans uitgevoerd in Dordrecht en Zwijndrecht. Na de eerste twee scans bleek dat de potentie voor duurzame alternatieven pas opgepakt kon worden als de verkeersveiligheid eerst verbeterd werd.

In het totaal zijn de gegevens van een kleine tienduizend leden geanalyseerd. De gemiddeld af te leggen afstand is 4,7 km. De gemiddelde respons op de enquête was 15%.

Van de bijna 10.000 leden is 30% kind. Van de leden woont 56% binnen een afstand van 3,5 km. Er fietsen veel leden naar de vereniging, maar er is bij alle verenigingen nog een behoorlijke fietspotentie.



*Figuur 3 nieuwe looproutte Dordrecht*

Voor enkele locaties geldt dat ze ook als evenementenlocatie worden benut of zelfs openbaar gebied worden. Verbetering van looproutes vergroot dan de aantrekkelijkheid van de locatie voor de organisatie van evenementen.

Voor een gemeente was de scan aanleiding om nog niet aan de slag te gaan met fietspromotie, maar om eerst de omgeving van het complex veiliger te maken.

De piek van het bezoek van de vereniging vindt plaats gedurende de avondspits. De aanpak van het reisgedrag zal dus ook effect kunnen hebben op de reguliere avondspits.

### **Bronnen/ website**

<https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/>

[www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen](http://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen)

<https://www.biind.nl/nieuws/40-procent-gemeenten-wil-sportparken-opstellen-voor-algemeen-gebruik>

<https://www.kennispleingehandicaptensector.nl/tips-tools/tools/huisvesting-en-domotica>

### **Informatie**

Website <https://sportverkeerscan.nl/>

Anna Schouten [anna.schouten@sportverkeerscan.nl](mailto:anna.schouten@sportverkeerscan.nl) 06 54363100

William Nederpelt [William.nederpelt@sportverkeerscan.nl](mailto:William.nederpelt@sportverkeerscan.nl) 06 28746331