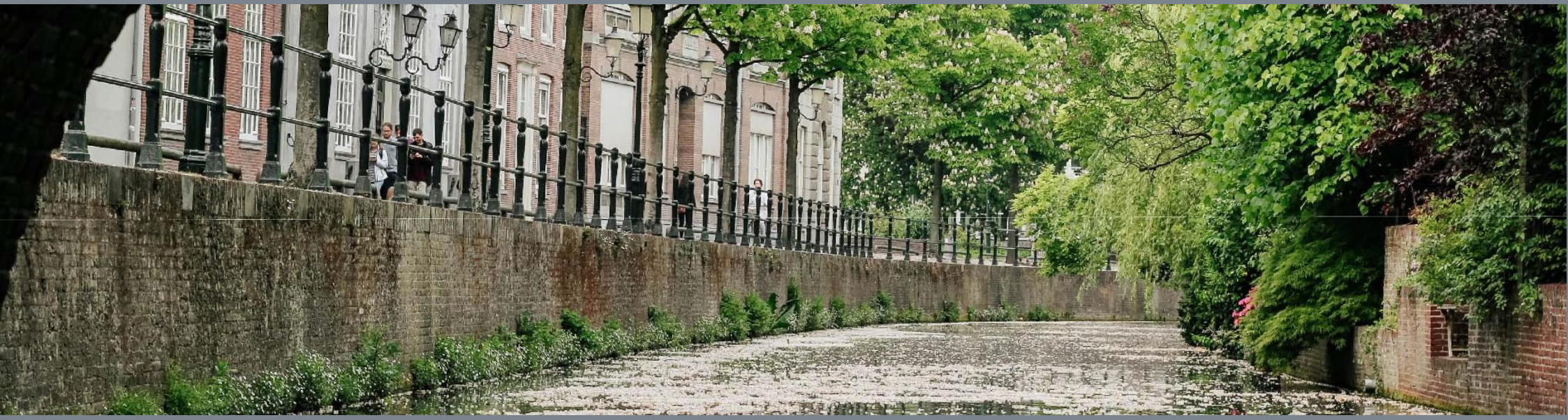
Resultaten mobiliteitsenquête Heerhugowaard-Langedijk

Definitief



BRO
Ruimte | om *in* te leven

colofon

titel rapport
Resultaten mobiliteits-enquête Heerhugo-waard-Langedijk

datum
14 september 2020

projectnummer
P02193

opdrachtgever
Gemeenten Heerhugo-waard en Langedijk

BRO
Projectleider
PZ
Projectteam
BZ, LV

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om *in* te leven

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Belangrijkste bevindingen 4
1.1.1 Kwaliteit netwerk 4
1.1.2 Kwaliteit van de bereikbaarheid 4
1.1.3 Eigen buurt 4
1.1.4 Belangrijkste bestemmingen 5
1.1.5 Aandachtspunten 5

2 Kwaliteit netwerk 6
2.1 Heerhugowaard 6
2.1.1 Kwaliteit voetpaden 6
2.1.2 Kwaliteit fietspaden 6
2.1.3 Kwaliteit openbaar vervoer 7
2.1.4 Kwaliteit wegen (auto) 7
2.1.5 Kwaliteit wegen (vracht- en landbouwverkeer) 8
2.2 Langedijk 8
2.2.1 Kwaliteit voetpaden 8
2.2.2 Kwaliteit fietspaden 9
2.2.3 Kwaliteit openbaar vervoer 10
2.2.4 Kwaliteit wegen (auto) 10
2.2.5 Kwaliteit wegen (vracht- en landbouwverkeer) 10

3 Kwaliteit van de bereikbaarheid 11
3.1 Heerhugowaard 11
3.1.1 Sterke punten bereikbaarheid 11
3.1.2 Aandachtspunten bereikbaarheid 11
3.1.3 Alternatieven 11
3.2 Langedijk 11
3.2.1 Sterke punten bereikbaarheid 11
3.2.2 Aandachtspunten bereikbaarheid 12
3.2.3 Alternatieven 12

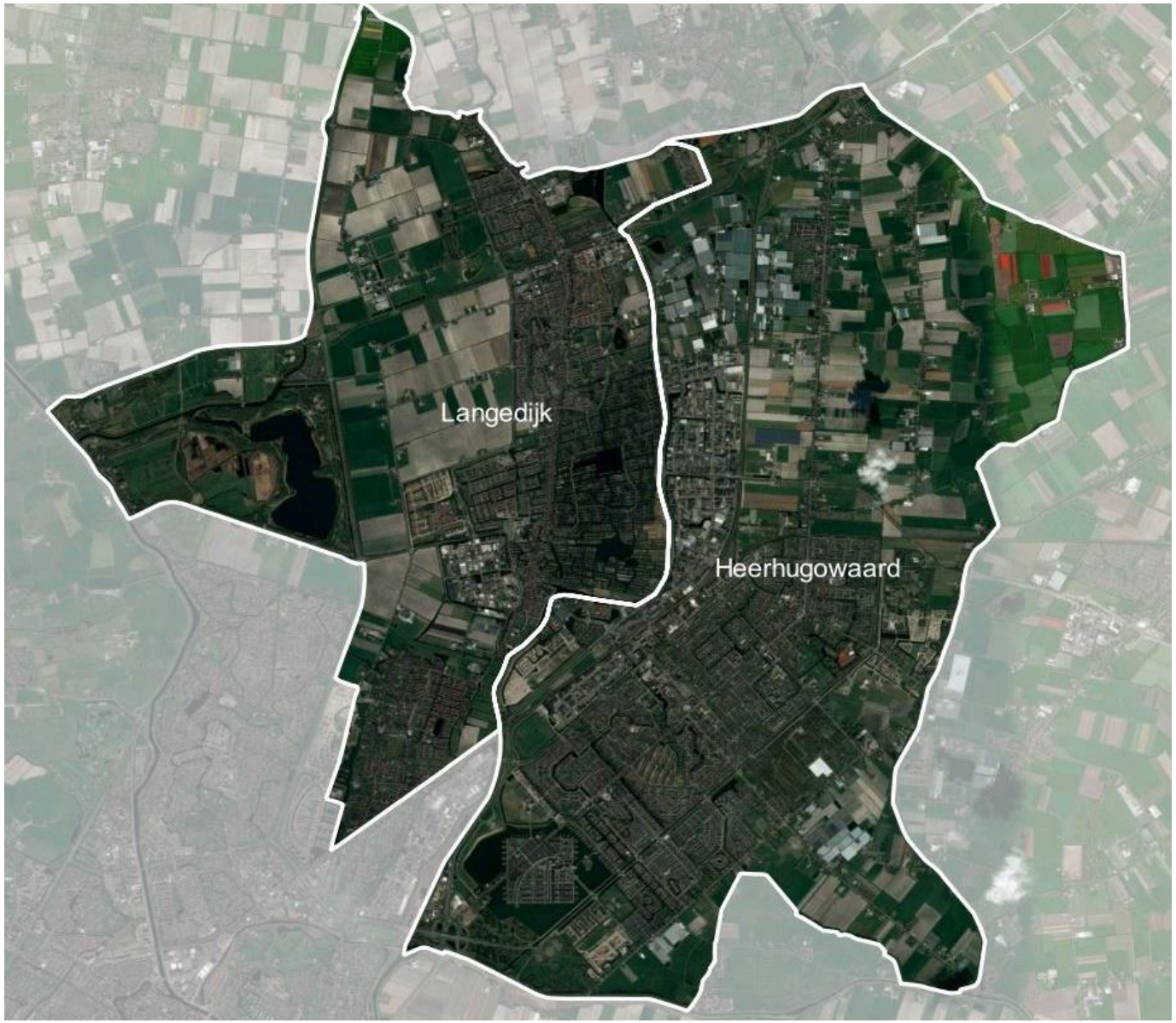
4 Eigen buurt 13
4.1 Heerhugowaard 13
4.1.1 Type respondent 14
4.1.2 Huidige verkeerssituatie 14
4.1.3 Vervoerskeuzes 15
4.2 Langedijk 17
4.2.1 Type respondent 17
4.2.2 Huidige verkeerssituatie 18
4.2.3 Vervoerskeuzes 19

5 Belangrijkste bestemmingen 21
5.1 Heerhugowaard 21
5.1.1 Belangrijkste locaties buiten eigen woon- of werkbuurt 21
5.1.2 Reden bezoek 21
5.1.3 Keuze vervoermiddel 21
5.1.4 Reden keuze vervoermiddel 21
5.1.5 Huidige verkeerssituatie 22
5.2 Langedijk 23
5.2.1 Belangrijkste locaties buiten eigen woon- of werkbuurt 23
5.2.2 Reden bezoek 23
5.2.3 Keuze vervoermiddel 24
5.2.4 Reden keuze vervoermiddel 24
5.2.5 Huidige verkeerssituatie 24

6 Aandachtspunten 26
6.1 Heerhugowaard 26
6.1.1 Voetganger 26
6.1.2 Fiets 26
6.1.3 Openbaar vervoer 27
6.1.4 Auto 27
6.2 Langedijk 27
6.2.1 Voetganger 27
6.2.2 Fiets 27
6.2.3 Openbaar vervoer 27
6.2.4 Auto 27

1 Inleiding

Als onderdeel van het mobiliteitsprogramma is aan bewoners en ondernemers in de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk de mogelijkheid geboden om door middel van het invullen van een online enquête hun mening te laten horen over aspecten die betrekking hebben op verkeer en mobiliteit. De afbakening van de geënquêteerden is in figuur 1 weergegeven. In de periode juni-juli is de enquête beschikbaar geweest. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een respons van 3.193 valide enquêtes. Dit aantal enquêtes geeft een compleet beeld over de staat van de mobiliteit binnen de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk. 60% van de respondenten woont of heeft een vestigingsplaats in de gemeente Heerhugowaard (N=1.919) en 40% woont of onderneemt in de gemeente Langedijk (N=1.274).



Figuur 1: Onderzoeksgebied mobiliteitsenquête

1.1 Belangrijkste bevindingen

Uit de enquête blijkt dat de meeste respondenten de mobiliteit in beide gemeenten als positief ervaren. Respondenten maken regelmatig gebruik van de auto en de fiets, of gaan te voet naar hun bestemming. Aanvullend maken zij ook gebruik van het openbaar vervoer.

1.1.1 Kwaliteit netwerk

De kwaliteit van de diverse mobiliteitsnetwerken scoren over het algemeen hoog (voor details zie hoofdstuk 2). De kwaliteit van de fiets- en autoverbindingen worden gemiddeld het hoogst beoordeeld, gevolgd door de voetpaden. De kwaliteit van het openbaar vervoer en de routes voor landbouw- en vrachtverkeer scoren wat lager, echter hier is sprake van een laag aantal respondenten zodat de representativiteit van de score beperkt is. Over het algemeen is sprake van een goede score. Als aandachtspunten worden door enkele respondenten de volgende aspecten benoemd (zie hiervoor ook paragraaf 1.1.5):

- Smalle wegen en paden, dit geldt voor alle vervoersmiddelen.
- Veiligheid. In sommige gevallen ontstaan er onveilige situaties door roekeloos rijgedrag van medeweggebruikers. Sommige oversteekplaatsen in de gemeenten kunnen onveilig en onoverzichtelijk zijn, dat geldt ook voor de rotondes. Op plaatsen waar fietspaden tweerichtingsverkeer en smal zijn, kunnen er irritaties ontstaan bij de respondenten.
- De kwaliteit van de infrastructuur is op sommige plekken voor verbetering vatbaar. Onder meer losliggende tegels, achterstallig onderhoud van groen naast fiets- en wandelpaden paden en hobbels in het wegdek zorgen voor ongemak bij de gebruikers.
- Het ontbreken van fiets- en wandelpaden. Nu zijn weggebruikers in enkele gevallen genoodzaakt om op de rijbaan te fietsen of wandelen.
- Het ontbreken van fietsenstallingen. Sommige respondenten geven aan dat er te weinig stallingsmogelijkheden zijn, of dat de fietsenstallingen vol zijn.
- Parkeermogelijkheden voor auto's en vrachtverkeer. Op sommige plaatsen in de woonwijken is er te weinig plek om auto's op de juiste manier te parkeren.
- Het aantal busverbindingen. Niet alle delen van de gemeenten zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een betere aansluiting met andere vervoersmogelijkheden, zoals de trein en frequentere busritten is wenselijk.

1.1.2 Kwaliteit van de bereikbaarheid

Er is een aantal sterke punten genoemd ten aanzien van de bereikbaarheid binnen de gemeenten (voor details zie hoofdstuk 3):

- Hoogwaardige kwaliteit van de infrastructuur, zowel van autowegen als fietspaden.
- Voldoende autoverbindingen (onder meer uitvalswegen).

De volgende aspecten behoeven aandacht in beide gemeenten:

- Het openbaar vervoer. Respondenten hebben niet altijd voldoende toegang tot het openbaar vervoer. Niet alle delen van de gemeenten zijn per ov bereikbaar en de reistijden zijn niet ruim genoeg (o.a. gemis van nachtbus).
- Veiligheid voor verkeersdeelnemers. Met name voetgangers en fietsers ervaren soms een gevoel van onveiligheid in het verkeer.
- Doorstroming van het verkeer. Respondenten ervaren steeds meer drukte op de weg, met als gevolg een mindere doorstroming.

De belangrijkste reden om de auto niet (meer) te pakken is een beter fietsnetwerk. Dit komt voort uit de vraag wat er nodig is om de auto vaker te laten staan. Ook een beter openbaar vervoersnetwerk is een reden om de auto vaker te laten staan. Meer fietsenstallingen is belangrijk voor de respondenten uit de gemeente Heerhugowaard, voor de respondenten uit de gemeente Langedijk is dat betere voetgangersvoorzieningen. Om vervoersmiddelen te delen, is het voor de respondenten belangrijk dat ze keuze hebben uit verschillende vormen van vervoersmiddelen. Ook de mogelijkheid om digitaal te kunnen reserveren en dat de vervoersmiddelen dichtbij de woning worden aangeboden is van belang. De mogelijkheid om thuis te worden opgehaald is minder belangrijk. De belangrijkste reden waarom respondenten op dit moment geen vervoer willen delen is vanwege het coronavirus.

1.1.3 Eigen buurt

De meeste respondenten uit de gemeente Heerhugowaard komen uit de buurten Bomen- /Recreatiewijk en De Draai. In de gemeente Langedijk is dit Broek op Langedijk. De meeste respondenten die de enquête hebben ingevuld, zijn bewoner (voor details zie hoofdstuk 4). De mogelijkheid om met de auto de eigen woon- en/of werkbuurt in en uit te rijden wordt als voldoende beoordeeld. Ook het gevoel van veiligheid op de fiets en als voetganger wordt als voldoende beschouwd. Verkeeroverlast in de eigen buurt scoort over het algemeen niet hoog. De aanwezigheid van voorzieningen voor mindervaliden wordt in beide gemeenten lager beoordeeld. Daarnaast vinden respondenten dat het aantal parkeerplaatsen in de eigen buurt te laag is, dit punt scoort derhalve ook lager.

Respondenten geven de voorkeur aan meer ruimte voor de voetganger en fietser in hun buurt ten opzichte van de auto. Ook geven zij de voorkeur aan meer speelvoorzieningen en openbaar groen. Daarnaast willen respondenten van beide

gemeenten meer ruimte voor de eigen auto en minder ruimte voor deelauto's en deelfietsen.

1.1.4 Belangrijkste bestemmingen

Respondenten bezoeken de buurt het Stadshart het vaakst, buiten hun eigen woon- en werkbuurt. In de gemeente Langedijk is dit Broek op Langedijk (voor details zie hoofdstuk 5)

De vaakst gekozen reden om een andere buurt te bezoeken is om te winkelen of voor horecabezoek. Hiervoor worden het vaakst de auto en de fiets gepakt. Het openbaar vervoer en de HugoHopper worden hiervoor beperkt gebruikt.

De reden dat respondenten kiezen voor een bepaald vervoersmiddel is omdat deze altijd beschikbaar is en hen daarmee onafhankelijk maakt. Het geeft een bepaalde vorm van gemak.

Het gevoel van veiligheid als voetganger en fietser wanneer een andere bestemming wordt bezocht dan de eigen woon- en/of werkbuurt worden door de respondenten uit beide gemeenten als voldoende beoordeeld. Ook de bereikbaarheid per auto en het aantal parkeerplaatsen op de plek van bestemming wordt als voldoende beschouwd. De voorzieningen voor mindervaliden in de bezochte buurt worden door de respondenten uit beide gemeenten relatief laag beoordeeld. De bereikbaarheid van andere buurten per openbaar vervoer wordt als onvoldoende beoordeeld.

1.1.5 Aandachtspunten

In totaal zijn er 3.015 aandachtspunten aangekaart voor de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk (voor details zie hoofdstuk 6). Elke respondent had de mogelijkheid om per vervoersmiddel (voetganger, fietser, auto, openbaar vervoer) drie aandachtspunten aan te geven. Op sommige plekken worden als aandachtspunten voor de voetganger ontbrekende voetpaden, oversteekplaatsen (gebrek hieraan, onveilige oversteekplaatsen), onveilige verkeerssituaties en (te) hoge snelheid van andere weggebruikers genoemd.

Voor de fiets behoeven op een aantal plekken de aspecten onveilige verkeerssituaties en oversteekplaatsen (gebrek hieraan, onlogisch of onveilig) enige aandacht. Ook hoge snelheden van voornamelijk automobilisten in de gemeente Langedijk is een punt van aandacht. Eenrichtingsverkeer en voorrang verlenen worden aangehaald in de gemeente Heerhugowaard.

Voor het openbaar vervoer geven respondenten aan dat er sommige openbaar vervoersverbindingen ontbreken in de gemeenten, er aansluiting met andere openbaar vervoersmiddelen zoals de trein missen, een groter bereik (frequentere reistijden, ook in de avond en het weekend) is gewenst en de afstand tot een opstapmogelijkheid vaak te groot is.

Aandachtspunten voor de auto in de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk zijn op sommige plekken onveilige verkeerssituaties, (te) hoge snelheden van medeweggebruikers en parkeermogelijkheden. Respondenten in de gemeente Heerhugowaard geven aan dat de verkeerslichten in de gemeente Heerhugowaard een punt van aandacht zijn (onlogisch afgesteld, lange wachttijd). Respondenten in de gemeente Langedijk geven aan dat er onvoldoende zichtbaarheid is op een aantal locaties (belemmeringen door groen, borden).

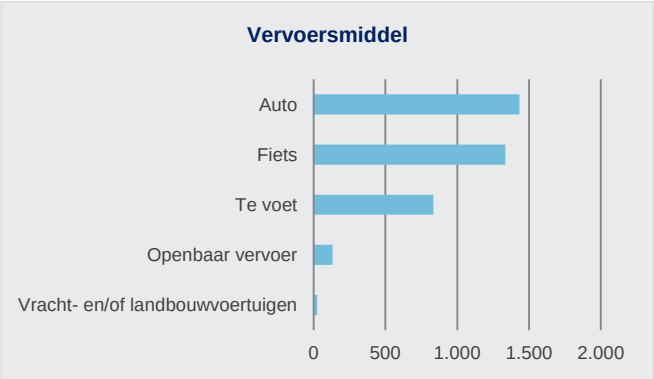
2 Kwaliteit netwerk

Per vervoerswijze hebben respondenten een rapportcijfer van 1-10 gegeven op enkele specifieke onderwerpen. Hoe hoger het rapportcijfer, hoe beter het onderwerp is beoordeeld. Per onderwerp zijn het gemiddelde rapportcijfer en de vervoerswijzen geanalyseerd en zijn de scores geïnterpreteerd.

2.1 Heerhugowaard

Voordat de kwaliteit van bepaalde netwerken kan worden geanalyseerd, is aan respondenten gevraagd welk vervoersmiddel ze meestal gebruiken voor verplaatsingen binnen de gemeente. Hieruit valt de concluderen dat de auto (38%) en de fiets (35%) de belangrijkste vervoersmiddelen zijn om zich te verplaatsen binnen de gemeente. Het aantal verplaatsingen binnen de gemeente met het openbaar vervoer is met 4% relatief laag.

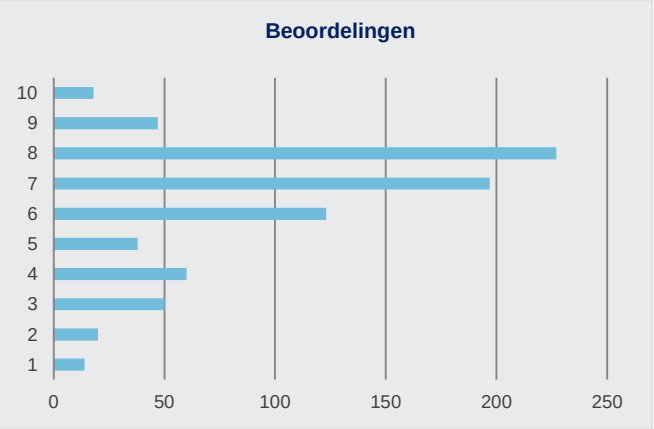
Figuur 2: Vervoersmiddel verplaatsingen binnen gemeente



2.1.1 Kwaliteit voetpaden

Respondenten die zich binnen de gemeente regelmatig te voet verplaatsen, hebben de kwaliteit van de voetpaden en oversteekmogelijkheden in de gemeente Heerhugowaard gemiddeld beoordeeld met een 6,5 (N=794). Hiermee kan worden gesteld dat de kwaliteit voldoende wordt bevonden. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 29%).

Figuur 3: Beoordelingen kwaliteit voetpaden



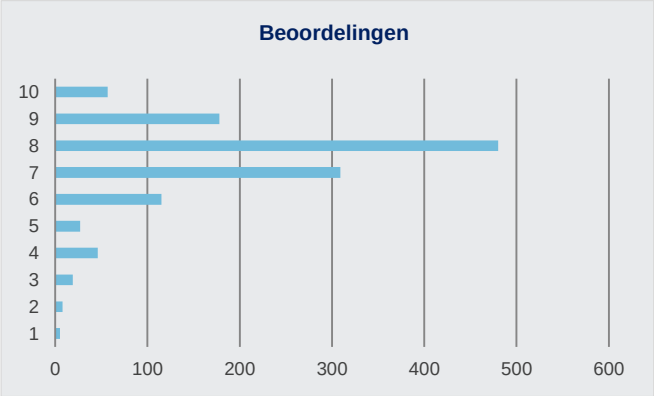
De meest genoemde aspecten met betrekking tot de kwaliteit van voetpaden en oversteekplaatsen zijn (van meest genoemd naar minder vaak genoemd):

- Onderhoud voetpaden (achterstallig onderhoud, losliggende tegels, begroeid met onkruid);
- Oversteekplaatsen (te weinig, verkeerde locaties, veiligheid);
- Te smalle voetpaden;
- Ligging voetpaden (ontbreken van voetpaden en onlogische routing).

2.1.2 Kwaliteit fietspaden

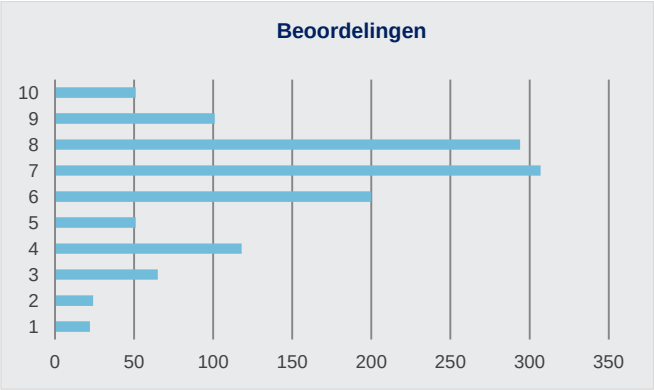
Ook is naast de kwaliteit van de voetpaden, de kwaliteit van de fietspaden en de oversteekmogelijkheden voor fietsers in de gemeente Heerhugowaard beoordeeld. Respondenten hebben de kwaliteit van de fietsverbindingen gemiddeld beoordeeld met een 7,4 (N=1.244). Hiermee kan worden gesteld dat de kwaliteit ruim voldoende wordt bevonden. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 39%).

Figuur 4: Beoordelingen kwaliteit fietsverbindingen



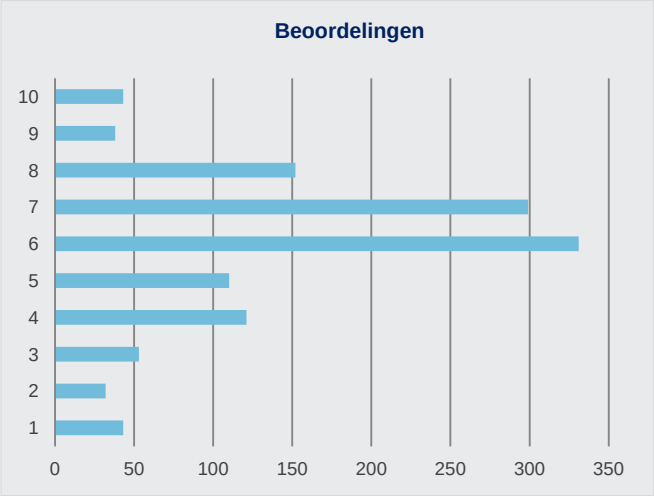
De breedte van de fietspaden wordt beoordeeld met een 6,5 (N=1.233). Met deze beoordeling kan worden gesteld dat de kwaliteit voldoende wordt bevonden. Circa 25% van de respondenten beoordeelden de breedte van de fietspaden met een 7.

Figuur 5: Beoordelingen breedte fietspaden



De kwaliteit van de openbare fietsenstallingen wordt gemiddeld beoordeeld met een 6 (N=1.222). Het vaakst gegeven cijfer is een 6 (ca. 27%). Ook de kwaliteit van de fietsenstallingen wordt voldoende bevonden.

Figuur 6: Beoordelingen kwaliteit openbare fietsenstallingen



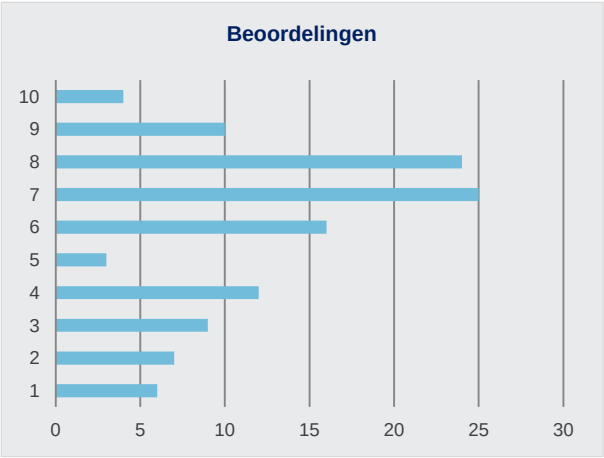
Terugkomende aspecten met betrekking tot de kwaliteit van de fietspaden zijn (gerangschikt van meest naar minder vaak):

- Fietsenstalling (gebrek aan stallingsmogelijkheden, volle stallingen);
- Eenrichtingsverkeer (gebruikers die zich niet houden aan de regels);
- Te smalle fietspaden (ook met betrekking tot het tweerichtingsverkeer);
- Kwaliteit van de fietspaden (geen asfalt, losliggende tegels, scherpe bochten).

2.1.3 Kwaliteit openbaar vervoer

Respondenten die regelmatig gebruik maken van het openbaar vervoer (hiertoe behoort ook de HugoHopper), hebben deze reismogelijkheid met een 6,1 beoordeeld (N=116). Dit betekent dat de kwaliteit voldoende wordt bevonden. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 22%).

Figuur 7: Beoordelingen kwaliteit openbaar vervoer



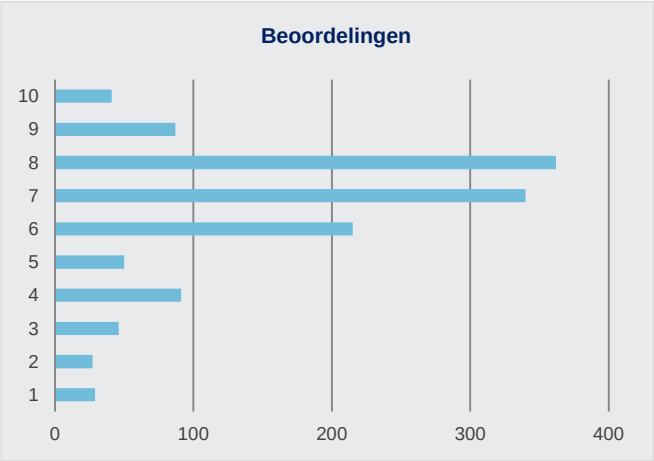
Onderstaande aspecten worden (in volgorde van vaak naar minder vaak benoemd) aangehaald:

- Groter bereik (meer bushaltes en routes);
- Afstand (te grote afstand van woning naar bushalte);
- Verbindingen (onlogische verbindingen, te weinig verbindingen);
- Aansluitingen (bus- en treinverbindingen sluiten niet op elkaar aan);
- Bereikbaarheid (met name probleem voor ouderen en mensen met een beperking, niet alle delen van Heerhugowaard zijn bereikbaar met de bus);
- Ruimere en frequentere reistijden (met name in avonduren, vaker dan één keer in het uur);

2.1.4 Kwaliteit wegen (auto)

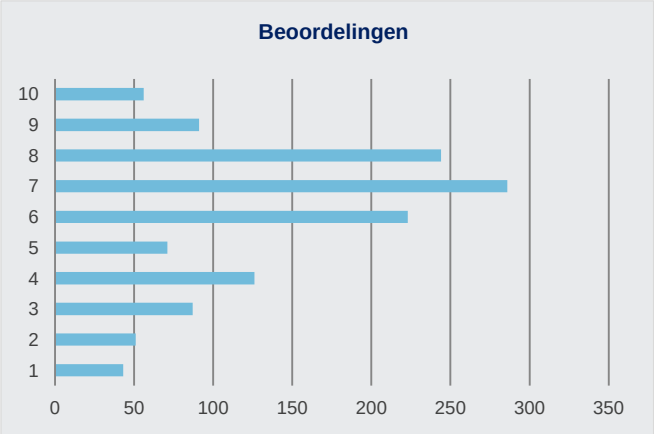
In totaal geven 1.434 respondenten aan regelmatig met de auto te reizen. De kwaliteit van de autoverbindingen in de gemeente Heerhugowaard wordt beoordeeld met een 6,7 (N=1.288). De kwaliteit van de autoverbindingen wordt als voldoende ervaren. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 28%).

Figuur 8: Beoordelingen kwaliteit autoverbindingen



De bereikbaarheid en de beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen in de gemeente wordt gemiddeld beoordeeld met een 6,2 (N=1.278). Ook dit aspect wordt beschouwd als voldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 22%).

Figuur 9: Beoordelingen bereikbaarheid en beschikbaarheid parkeerplaatsen



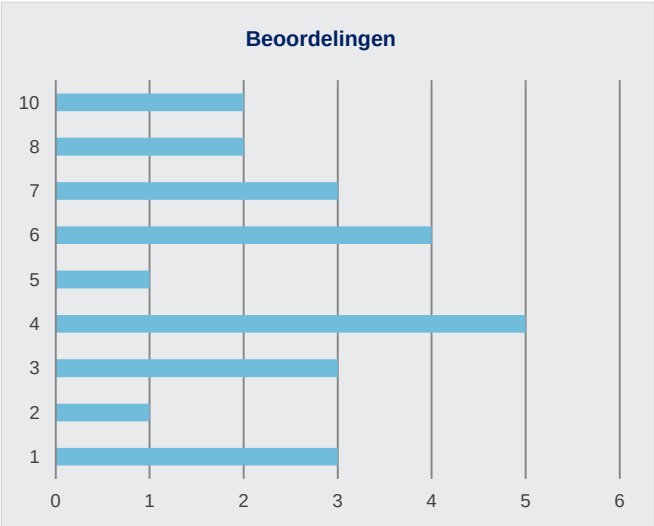
De meest benoemde aspecten als aandachtspunten zijn onder meer:

- Parkeermogelijkheid (te weinig parkeermogelijkheid in voornamelijk woonwijken);
- Drukte (files);
- Rotondes (te veel rotondes in de gemeente, gevaarlijke situaties, doorstroming);
- Veiligheid (onoverzichtelijkheid van rotondes en kruispunten, roekeloos gedrag van medegebruikers).

2.1.5 Kwaliteit wegen (vracht- en landbouwverkeer)

Slechts 26 respondenten geven aan vracht- en/of landbouwvoertuigen te gebruiken. De kwaliteit van de routes voor vracht- en landbouwverkeer in de gemeente Heerhugowaard wordt gemiddeld beoordeeld met een 5. Hiermee zou kunnen worden gesteld dat de kwaliteit onvoldoende wordt bevonden. Er is echter sprake van een gering aantal respondenten waardoor de representativiteit van de score gering is.

Figuur 10: Beoordelingen kwaliteit routes vracht- en landbouwverkeer



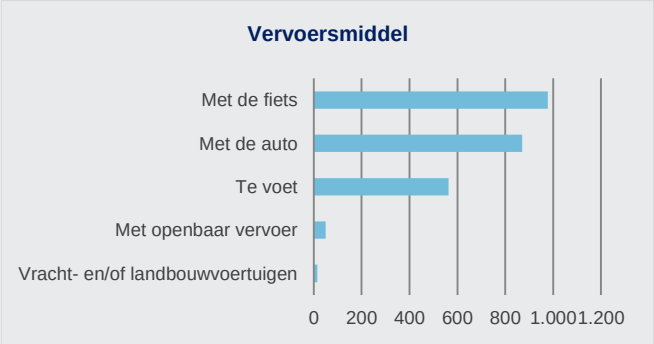
De meest benoemde aspecten met betrekking tot de kwaliteit van de routes voor vracht – en landbouwverkeer zijn:

- Te smalle wegen;
- Rotondes (te smal, belemmering voor vracht- en landbouwverkeer);
- Veiligheid (met name op rotondes, minder zicht op overig verkeer);
- Verkeerslichten (niet goed afgestemd).

2.2 Langedijk

In de gemeente Langedijk zijn de fiets plus e-bike (samen 47%), gevolgd door de auto (35%) de belangrijkste vervoersmiddelen om zich te verplaatsen binnen de gemeente. Het aantal respondenten dat wel eens te voet gaat is 23%. Het aantal verplaatsingen binnen de gemeente met het openbaar vervoer is met 2% relatief laag.

Figuur 11: Vervoersmiddel verplaatsingen binnen gemeente

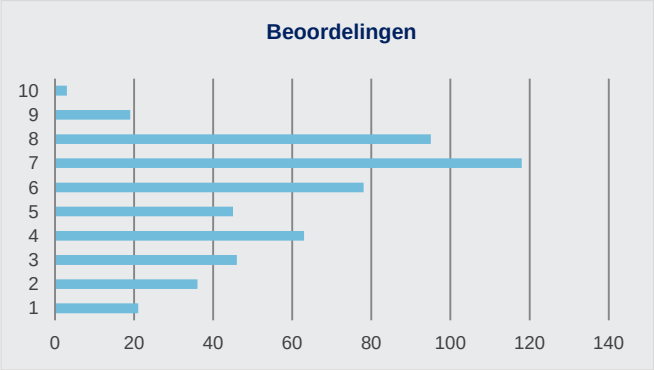


2.2.1 Kwaliteit voetpaden

In totaal geven 563 aan wel eens te voet te gaan. Zij beoordelen de kwaliteit van de voetpaden en de oversteekmogelijkheden in de gemeente Langedijk met een gemiddelde van 5,7 (N=524). Hiermee kan worden gesteld dat de kwaliteit

nog net als voldoende wordt bevonden. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 23%).

Figuur 12: Beoordelingen kwaliteit voetpaden



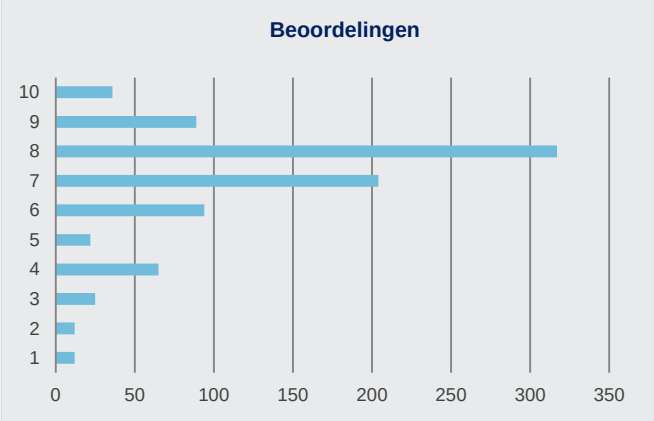
De meest benoemde aspecten, van vaak naar minder vaak genoemd, zijn als volgt:

- Kwaliteit paden (losliggende tegels, schuine stoeprand-den);
- Veiligheid (roekeloos gedrag van medeverkeersdeelne-mers, hard rijden);
- Ontbreken paden (paden die plots ophouden, afwezig-heid van voetpaden);
- Te smalle voetpaden;
- Oversteekplaatsen (het ontbreken ervan, op onlogische plekken)

2.2.2 Kwaliteit fietspaden

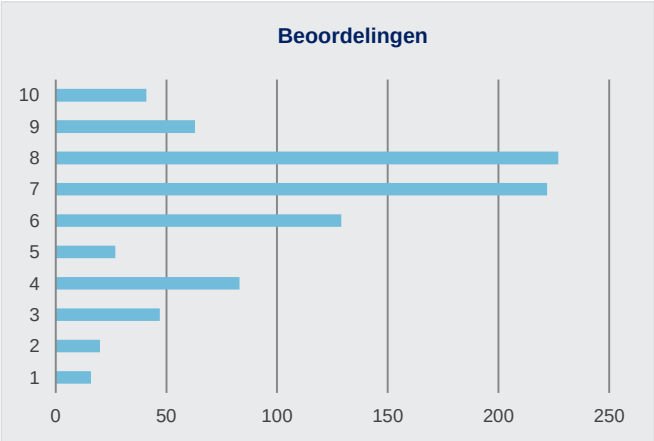
De meeste respondenten in de gemeente Langedijk gebrui-ken regelmatig de fiets (N=978). Zij beoordelen de fietsver-bindingen in de gemeente gemiddeld met een 7 (N=876). De score 8 wordt door de respondenten het meest gegeven (36%).

Figuur 13: Beoordelingen kwaliteit fietsverbindingen



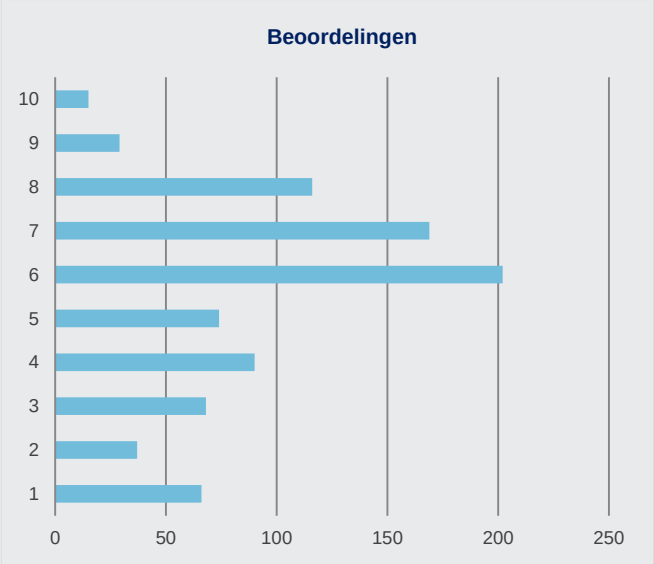
De respondenten beoordelen de breedte van de fietspaden met een gemiddelde van 6,6. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 26%).

Figuur 14: Beoordelingen breedte fietspaden



De kwaliteit van de openbare fietsenstallingen wordt beoor-deeld met een gemiddelde beoordeling van 5,6. Hiermee kan worden gesteld dat de fietsverbindingen, de breedte van de paden en de kwaliteit van de fietsenstallingen (net) vol-doende worden bevonden. Het vaakst gegeven cijfer is een 6 (ca. 23%).

Figuur 15: Beoordelingen kwaliteit openbare fietsenstallingen



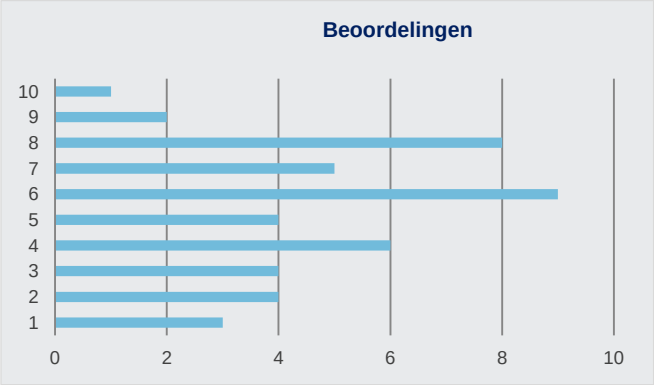
De meest benoemde aspecten omtrent bovenstaande thema's die wat aandacht behoeven zijn:

- Veiligheid (te snel rijden, roekeloos gedrag medever-keersdeelnemers);
- Fietsenstalling (te weinig stallingsmogelijkheden, volle stallingen, achterstallig onderhoud);
- Te smalle fietspaden;
- Kwaliteit van de fietsverbindingen (hobbelig, losse te-gels).

2.2.3 Kwaliteit openbaar vervoer

De 50 respondenten die regelmatig met het openbaar vervoer reizen, beoordelen de kwaliteit van het openbaar vervoer met een gemiddelde van een 5,4 (N=46). Dit kan worden beschouwd als onvoldoende kwaliteit. Het vaakst gegeven cijfer is een 6 (ca. 20%). Er is echter sprake van een laag aantal respondenten, hetgeen de representativiteit van de score in twijfel trekt.

Figuur 16: Beoordelingen kwaliteit openbaar vervoer



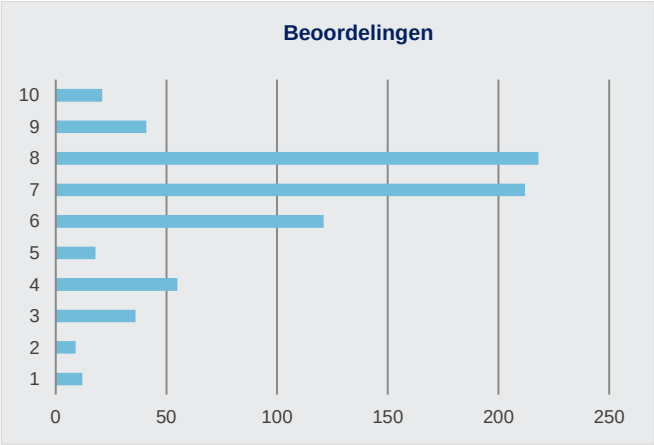
De meest benoemde aspecten omtrent het openbaar vervoer zijn als volgt:

- Groter bereik (het ontbreken van busverbindingen, of onlogische verbindingen/routes);
- Frequentere busritten;
- Onjuiste aankomsttijden (veelal te vroeg);
- De aansluiting met andere vervoersmogelijkheden;

2.2.4 Kwaliteit wegen (auto)

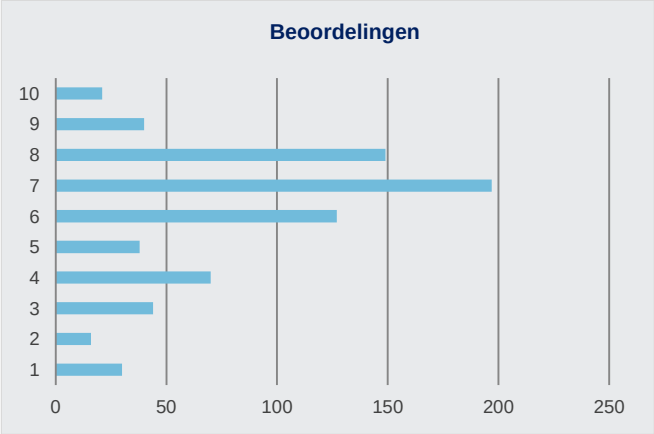
743 respondenten geven aan regelmatig met de auto te reizen. Zij beoordelen de kwaliteit van de autoverbindingen in de gemeente Langedijk met een 6,7 (N=743). Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 29%).

Figuur 17: Beoordelingen kwaliteit autoverbindingen



De bereikbaarheid en beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen wordt gemiddeld beoordeeld met een 6,2 (N = 732). De kwaliteit van zowel de autoverbindingen als de bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt als voldoende ervaren. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 27%).

Figuur 18: Beoordelingen bereikbaarheid en beschikbaarheid parkeerplaatsen



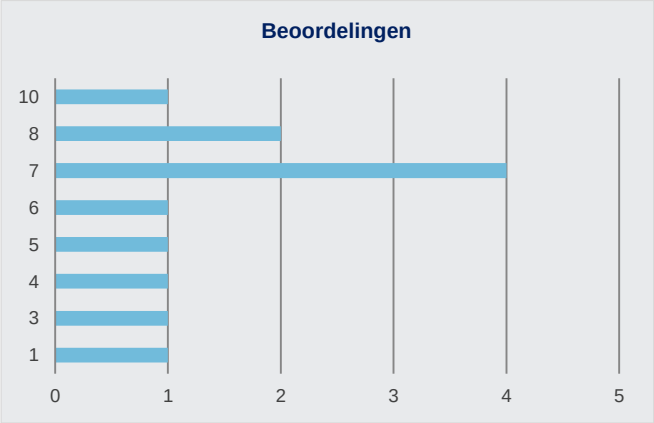
Respondenten benoemen onderstaande aspecten het meest die aandacht behoeven:

- Een gebrek aan parkeermogelijkheid;
- Veiligheid (onoverzichtelijkheid op de weg, roekeloos gedrag van medeweggebruikers);
- Weggebruikers die te hard rijden;
- Drukte (files);

2.2.5 Kwaliteit wegen (vracht- en landbouwverkeer)

In de gemeente Langedijk geven 15 respondenten aan met vracht- en/of landbouwvoertuigen te reizen. Zij beoordelen de kwaliteit van routes voor vracht- en landbouwverkeer met een 6,1 (N=12). Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 33%).

Figuur 19: Beoordelingen kwaliteit routes vracht- en landbouwverkeer



Onderstaande aspecten zijn benoemd ter verbetering:

- Smalle wegen, dit wordt versterkt wanneer er wordt geparkeerd op de rijbaan;
- Rotondes: deze zijn veilig, maar kosten veel brandstof, stuurmanskunst en zorgt voor bandenslijtage;
- Weinig parkeergelegenheid.

3 Kwaliteit van de bereikbaarheid

Respondenten hebben door middel van open vragen en multiple choice vragen aan kunnen geven wat de sterke punten en aandachtspunten zijn binnen de gemeenten. Deze punten en alternatieven zijn per gemeente uiteengezet.

3.1 Heerhugowaard

3.1.1 Sterke punten bereikbaarheid

Respondenten geven de volgende sterke punten aan met betrekking tot de bereikbaarheid in de gemeente Heerhugowaard (in volgorde van vaak naar minder vaak benoemd):

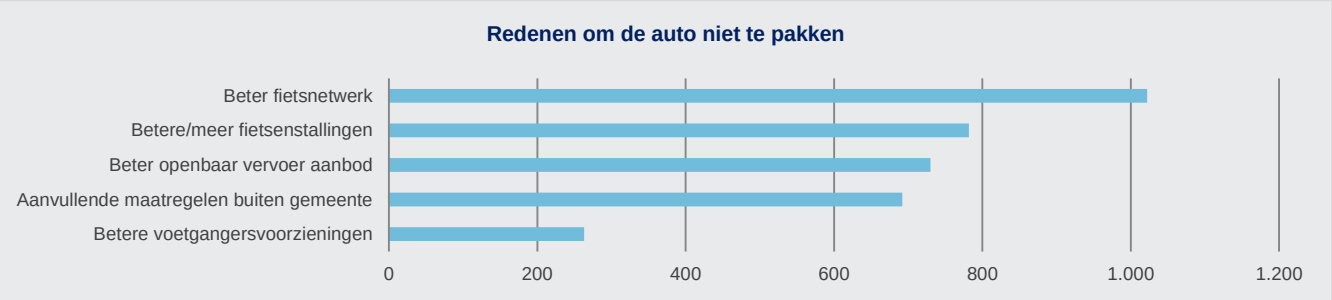
- Uitvalswegen (voldoende, snel bereikbaar);
- Fietspaden (hoogwaardige kwaliteit, veel fietsverbindingen);
- Goede bereikbaarheid van voorzieningen;
- Hoogwaardige kwaliteit van de infrastructuur.

3.1.2 Aandachtspunten bereikbaarheid

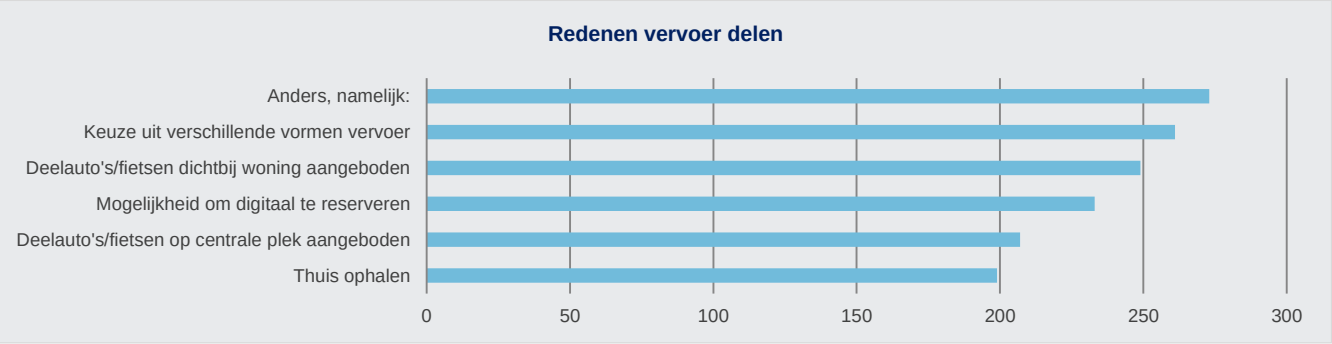
In de gemeente Heerhugowaard is er een aantal aandachtspunten genoteerd door verschillende respondenten:

- Doorstroming van het verkeer (met name het stationsgebied en de spoorlijn, een tunnel is gewenst);
- Het openbaar vervoer (gemis van sommige busverbindingen);
- Autoverbindingen (drukte, geringe toegangswegen en ontsluitingen);
- Veiligheid in het verkeer (in sommige gevallen roekeloos gedrag medeweggebruikers, te hoge snelheid, tweerichtingsverkeer).

Figuur 20: Redenen om de auto niet te pakken



Figuur 21: Redenen om vervoer te delen



3.1.3 Alternatieven

Respondenten konden aangeven wat het aantrekkelijk maakt om de auto niet meer te hoeven pakken. Uit figuur 20 blijkt dat het merendeel van de respondenten (29%) een beter fietsnetwerk binnen de gemeente (veilig, snel en comfortabel) een reden is, gevolgd door betere en meer fietsenstallingen (22%).

Om samen rijden te stimuleren, is het voor respondenten belangrijk om te kunnen kiezen tussen verschillende vervoersvormen (18,4%). De meeste respondenten (19,2%) hebben als overige redenen dat aantrekkelijke prijzen het gebruik van gedeeld vervoer stimuleert en een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk. Ook is een nabije locatie van het aanbieden van de deelauto's en/of deelfietsen belangrijk (17,5%).

3.2 Langedijk

3.2.1 Sterke punten bereikbaarheid

Respondenten geven de volgende aspecten aan als sterke punten binnen de gemeente Langedijk (in volgorde van vaak naar minder vaak benoemd):

- Bereikbaarheid (zowel eigen gemeente als omliggende gemeenten, N-wegen en snelwegen);
- Voldoende autoverbindingen;

- Voldoende fietsverbindingen;
- Kwaliteit van de infrastructuur (zowel auto- als fietsverbindingen).

3.2.2 Aandachtspunten bereikbaarheid

Volgens de respondenten verdienen de volgende aspecten aandacht in de gemeente Langedijk:

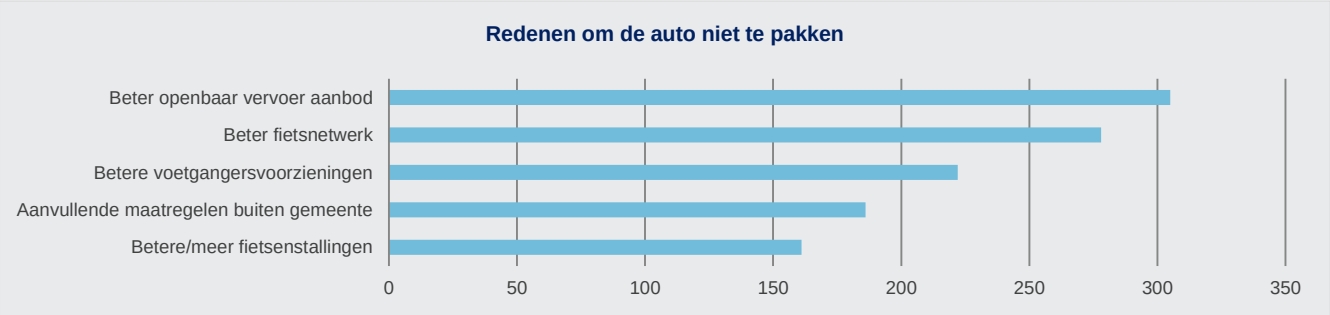
- Openbaar vervoer (meer busverbindingen, meerdere en ruimere reistijden);
- Veiligheid voor alle verkeersdeelnemers;
- Autoverbindingen (drukte op toegangs- en uitvalswegen, meerdere verbindingen met omliggende gemeenten).

3.2.3 Alternatieven

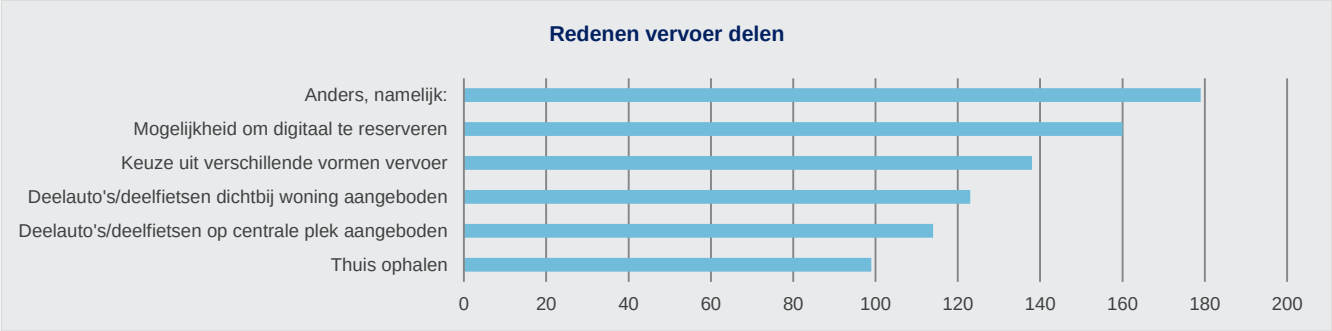
Voor de respondenten is de belangrijkste reden om de auto te laten staat dat er een beter openbaar vervoer aanbod is (26%), gevolgd door een veilig, snel en comfortabel fietsnetwerk (24%). Beter en meer fietsenstallingen is minder van belang voor de respondenten (14%).

De belangrijkste reden voor de respondenten om vervoer te delen is de mogelijkheid om digitaal te reserveren (20%). Overige redenen (22%) die respondenten hebben aangegeven zijn het coronavirus (niet samen willen reizen) of een beter aansluitend openbaar vervoersnetwerk. Daarnaast is de keuze uit verschillende vervoersvormen een belangrijk aspect (17%). De mogelijkheid om thuis opgehaald te worden wordt beschouwd als minder van belang (12%).

Figuur 22: Redenen om de auto niet te pakken



Figuur 23: Redenen om vervoer te delen

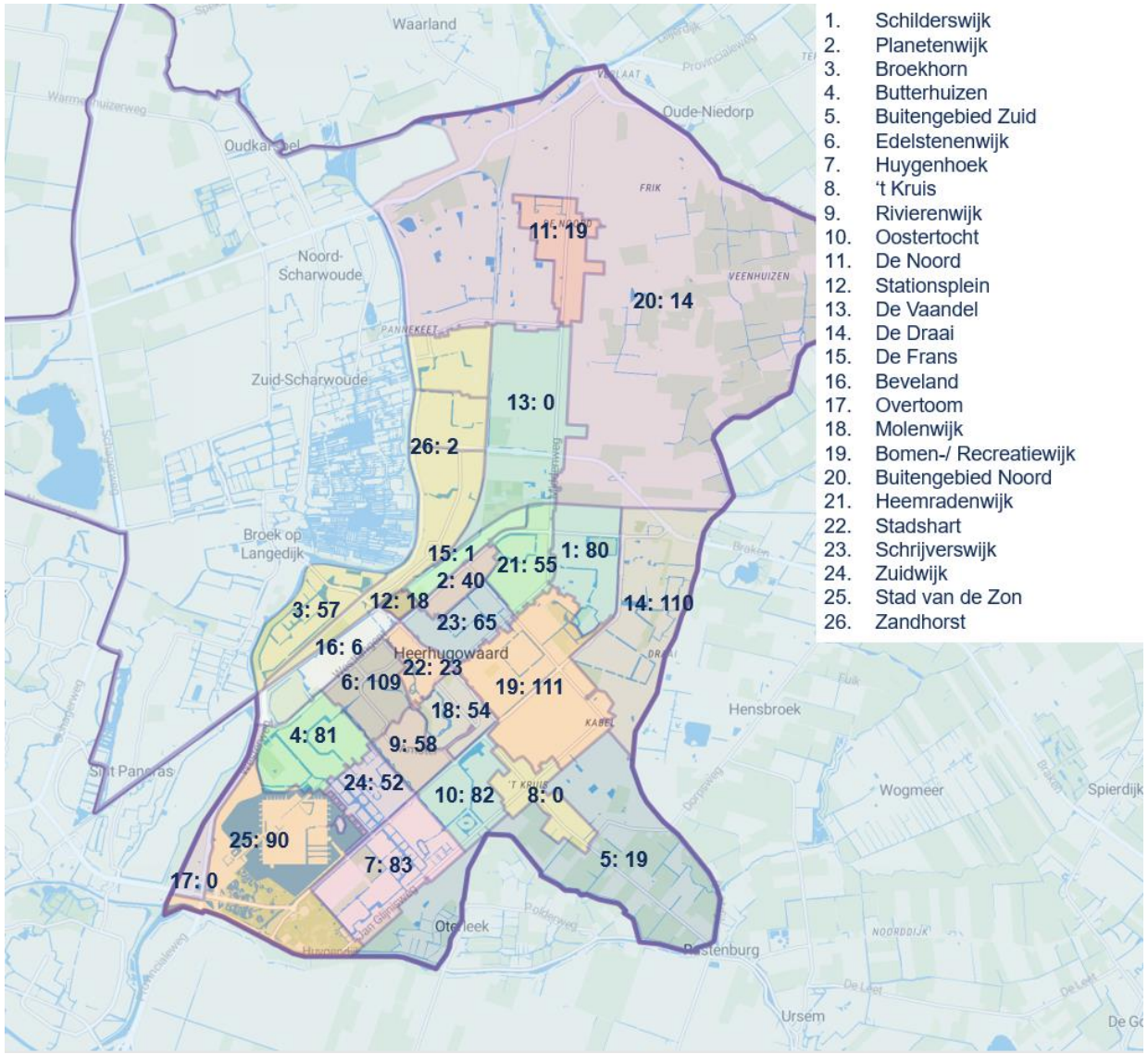


4 Eigen buurt

In de enquête is gevraagd hoe de respondenten de huidige verkeerssituatie in hun eigen buurt beoordelen door middel van het toekennen van cijfers.

4.1 Heerhugowaard

Het merendeel van de respondenten uit de gemeente Heerhugowaard komt uit de wijken Bomen-/ Recreatiewijk en De Draai (111 en 110 respondenten, respectievelijk 9%). Uit de wijken Beveland, Zandhorst en De Frans komt minder dan 1% van de respondenten. Figuur 24 geeft de absolute aantallen van deelgenomen respondenten per buurt in de gemeente Heerhugowaard weer.

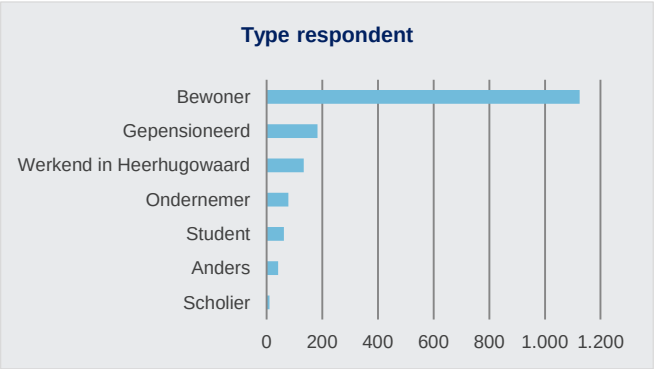


Figuur 24: Absolute aantallen respondenten per buurt in Heerhugowaard

4.1.1 Type respondent

Het overgrote deel van de respondenten dat de enquête heeft ingevuld, is woonachtig in de gemeente Heerhugowaard (69%). Van de respondenten bestaat slechts 1% uit scholieren.

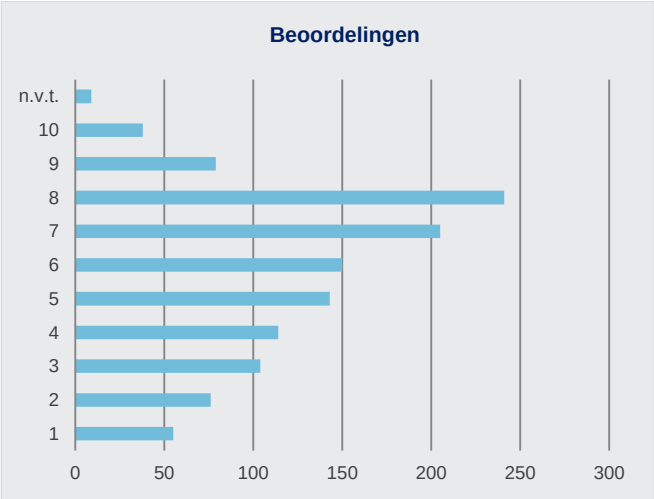
Figuur 25: Type respondent



4.1.2 Huidige verkeerssituatie

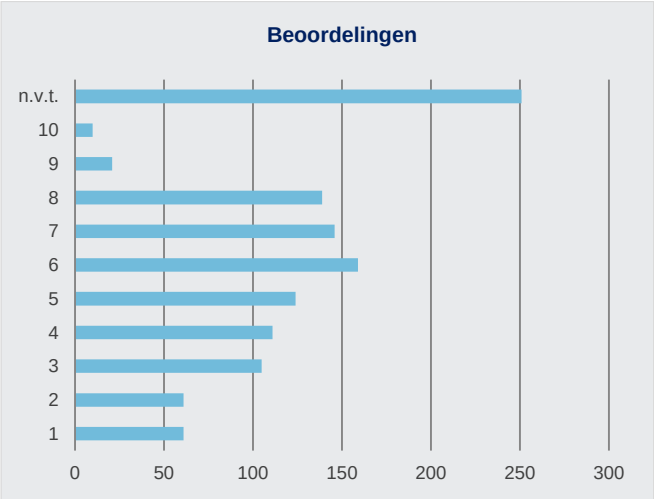
De respondenten in de gemeente Heerhugowaard geven gemiddeld een 5,8 (N=1.214) als het gaat om het zich prettig voelen omtrent verkeersoverlast in de buurt. Hiermee kan worden gesteld dat respondenten relatief weinig last hebben van verkeer. Het merendeel geeft een 8 (20%).Toch geven ook zo'n 300 mensen aan dat er geen voldoende uitgedeeld kan worden. Dat is ongeveer een kwart van het aantal respondenten.

Figuur 26: Beoordelingen prettig voelen omtrent verkeersoverlast



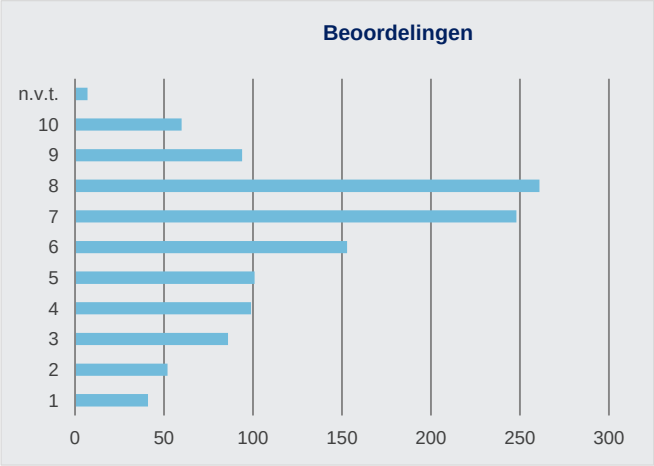
Respondenten beoordelen de voorzieningen voor mindervaliden in hun buurt met een gemiddelde van een 5,3 (N=1.188). De meeste respondenten geven aan dat dit onderdeel voor hen niet van toepassing is (21%). Dit betekent dat zij er geen gebruik van maken, of dat er geen voorzieningen voor mindervaliden in de eigen buurt aanwezig zijn. 13% beoordeelt deze voorzieningen met een 6.

Figuur 27: Beoordelingen voorzieningen mindervaliden



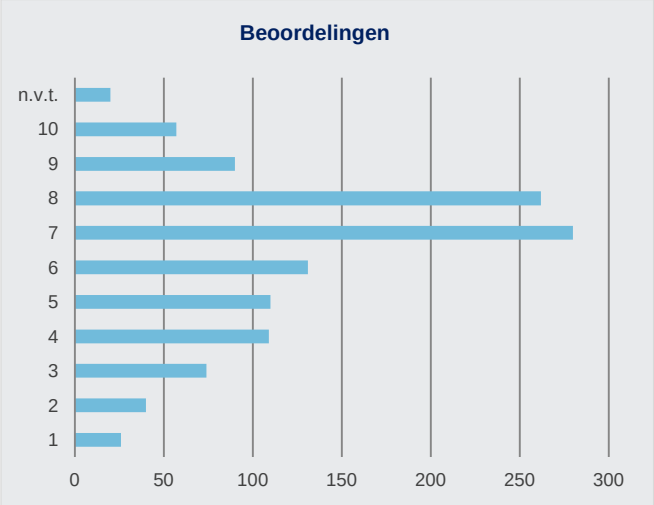
Respondenten beoordelen het gevoel van veiligheid als voetganger in hun buurt met een gemiddelde van 6,3 (N=1.202). Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 22%).

Figuur 28: Beoordelingen gevoel van veiligheid als voetganger



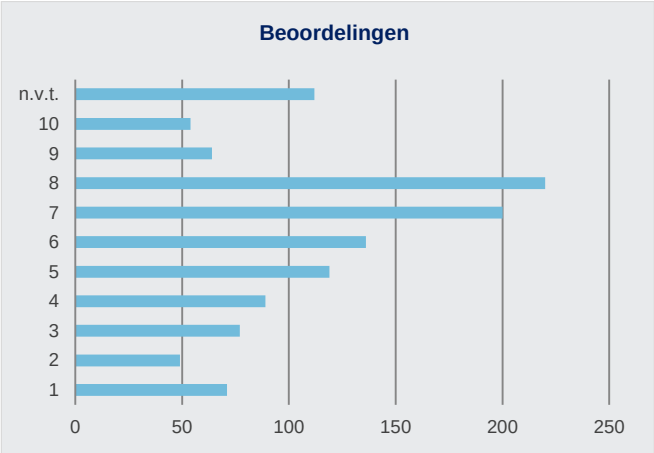
Respondenten beoordelen de mate van veiligheid op de fiets en de mogelijkheden om te fietsen met een gemiddelde van een 6,4 (N=1.199). Hiermee kan worden gesteld dat het genoemde aspect voldoende is Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 23%).

Figuur 29: Beoordelingen mate van veiligheid fiets



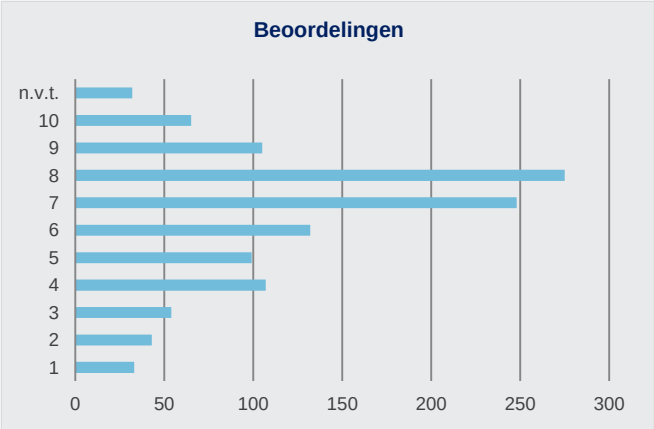
Het gebruik van het openbaar vervoer wordt door de respondenten beoordeeld met een gemiddelde van 6 (N=1.191). Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 18%). 9% van de respondenten geeft aan dat de vraag niet van toepassing is. Dit kan doordat respondenten geen gebruik maken van het openbaar vervoer, of dat er geen mogelijkheden in de buurt zijn.

Figuur 30: Beoordelingen gebruik openbaar vervoer



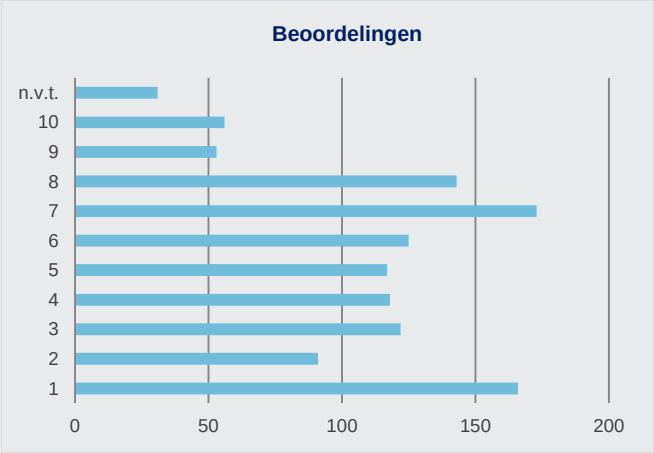
De mogelijkheid om goed met de auto in of uit de buurt te rijden wordt beoordeeld met een gemiddelde van een 6,5 (N=1.193). Deze beoordeling wordt beschouwd als voldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 23%).

Figuur 31: Beoordelingen autobereikbaarheid



Respondenten beoordelen het aantal autoparkeerplaatsen in hun buurt gemiddeld met een 5,1 (N=1.195). Hiermee kan worden gesteld dat het aantal autoparkeerplaatsen in de wijken onvoldoende is. 14,5% van de respondenten beoordeelt het aantal parkeerplaatsen met een 7, maar 13,9% van de respondenten beoordeelt het aspect met een 1(!), hetgeen duidt op een sterk wisselend beeld per wijk. De wijken waar het meest de score 1 is gegeven zijn Stad van de Zon (N=22), Schilderswijk (N=20), Bomen- Recreatiewijk (N=19) en Oostertocht (N=16).

Figuur 32: Beoordelingen aantal autoparkeerplaatsen

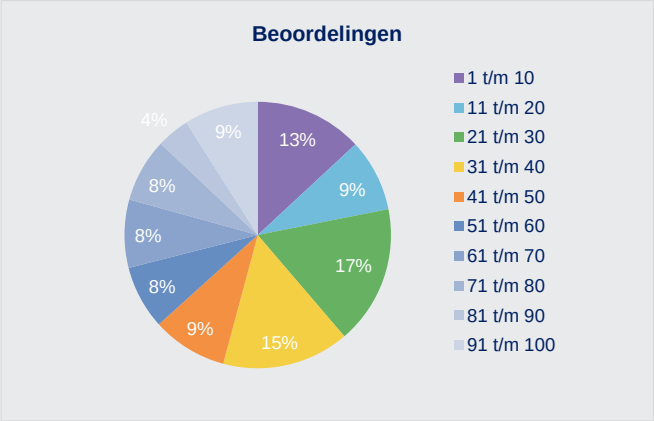


4.1.3 Vervoerskeuzes

Respondenten konden door middel van een schuifbalk aangeven of zij het belangrijk vinden dat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers is, of voor auto's in hun wijk. Hierbij betekent '1' dat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers moet zijn en '100' voor meer ruimte voor de auto. Respondenten geven gemiddeld een score van 43,5 (N=932). Dat betekent dat een kleine meerderheid meer ruimte wil voor de voetganger en de fiets.

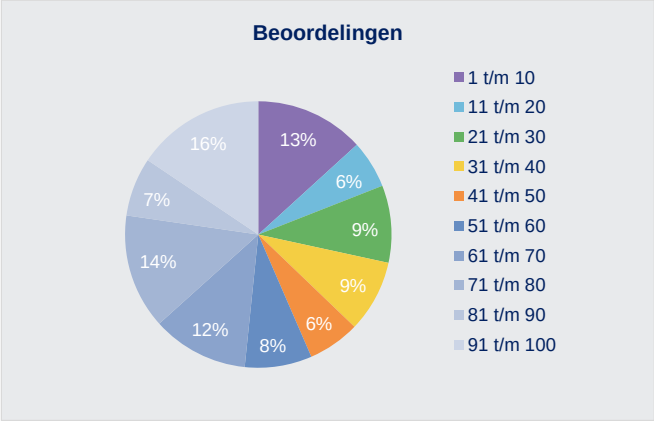
Het vaakst gegeven cijfer is een 1 (ca. 8%). Dit betekent dat meer ruimte voor de voetganger en fietser is gewenst.

Figuur 33: Scores ruimte voor voetganger & fietser t.o.v. auto



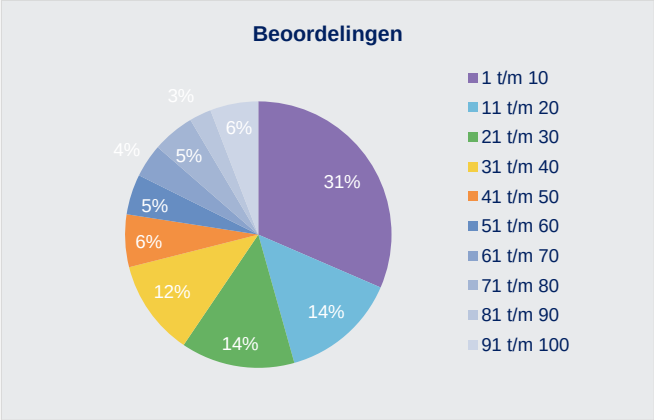
Daarnaast hebben respondenten aangegeven of ze een voorkeur hebben voor meer parkeerplaatsen (1) of meer ruimte voor speelvoorzieningen en openbaar groen (100). De gemiddelde score is 53,8 (N=982). Een kleine meerderheid heeft een voorkeur voor meer speelvoorzieningen en groen in de buurt. De score 100 is het meest toegekend (12%), dit betekent voorkeur voor meer speelvoorzieningen en groen.

Figuur 34: Scores ruimte voor parkeerplaatsen t.o.v. speelvoorzieningen & groen



Tot slot hebben respondenten aangegeven of ze de voorkeur geven aan meer ruimte voor de eigen auto (1) of voor deelauto's en deelfietsen (100). De gemiddelde score is 30,5, een meerderheid voor meer ruimte voor de eigen auto (N=940). Een kwart van de respondenten heeft de score 1 toegekend.

Figuur 35: Scores ruimte voor eigen auto t.o.v. deelauto's en -fietsen



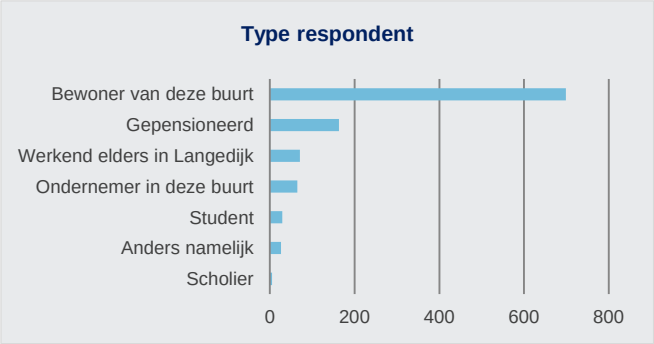
4.2 Langedijk

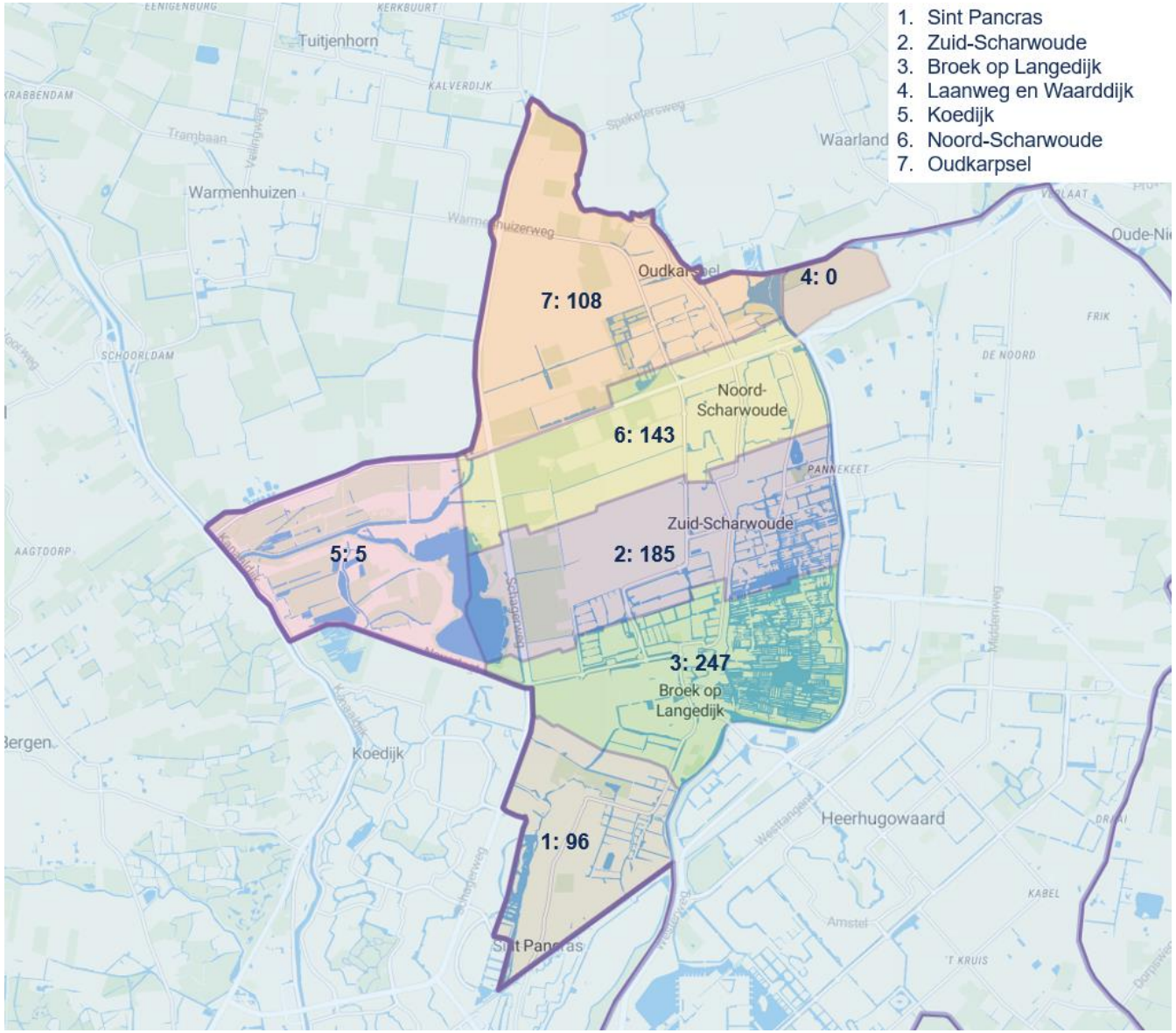
De meeste respondenten uit de gemeente Langedijk komen uit de wijk Broek op Langedijk (32%), gevolgd door Zuid-Scharwoude (24%). Uit de wijk Koedijk komt een beperkt aandeel respondenten (1%). Figuur 37 geeft weer hoeveel respondenten er per buurt hebben deelgenomen aan de enquête.

4.2.1 Type respondent

De meeste respondenten die de enquête hebben ingevuld, zijn bewoners in de gemeente Langedijk (66%). Ook in de gemeente Langedijk is een beperkt aandeel van de respondenten scholier (minder dan 1%).

Figuur 36: Type respondent



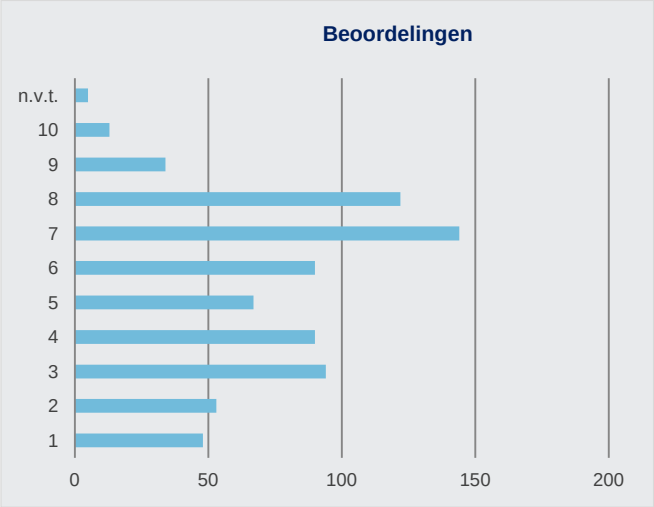


Figuur 37: Absolute aantallen respondenten per buurt in Langedijk

4.2.2 Huidige verkeerssituatie

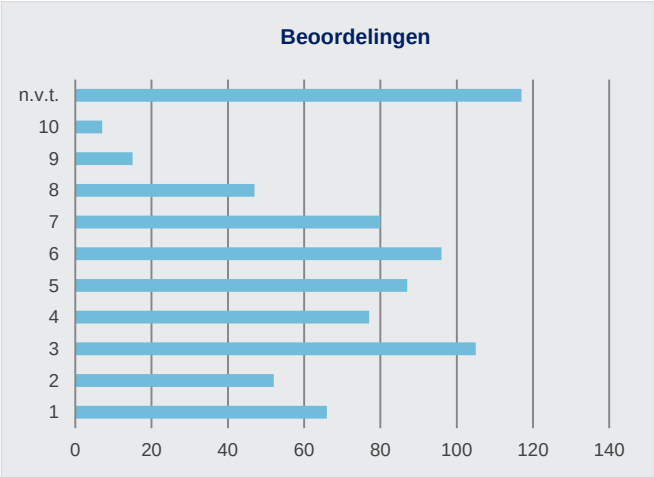
De respondenten uit de gemeente Langedijk beoordelen de mate van een prettig gevoel omtrent de verkeersveiligheid met een gemiddelde van 5,4 (N=760). Hiermee kan worden geconcludeerd dat de respondenten zich relatief onveilig voelen. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 19%).

Figuur 38: Beoordelingen prettig gevoel omtrent verkeersoverlast



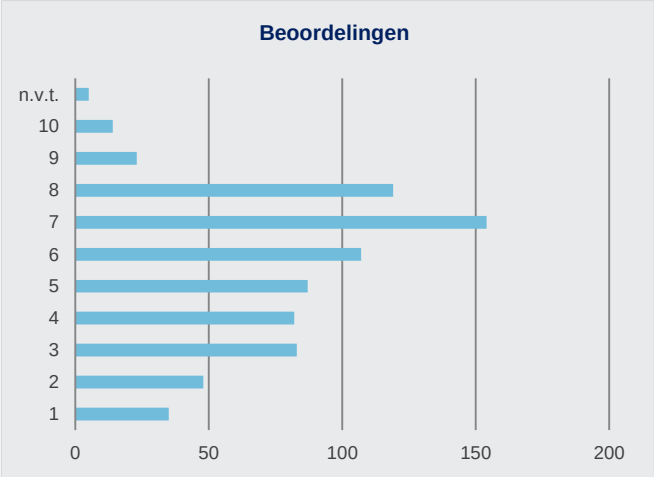
De aanwezigheid van voorzieningen voor mindervaliden wordt beoordeeld met een gemiddelde van 4,7 (N=749). Hiermee kan worden gesteld dat de aanwezigheid van voorzieningen voor mindervaliden onvoldoende is. De meeste respondenten hebben de optie 'niet van toepassing' geselecteerd. Dat kan erop wijzen dat de respondenten geen gebruik maken van de voorzieningen, of dat er geen voorzieningen aanwezig zijn in hun wijk. Het daaropvolgende gekozen cijfer is een 3 (14%).

Figuur 39: Beoordelingen voorzieningen mindervaliden



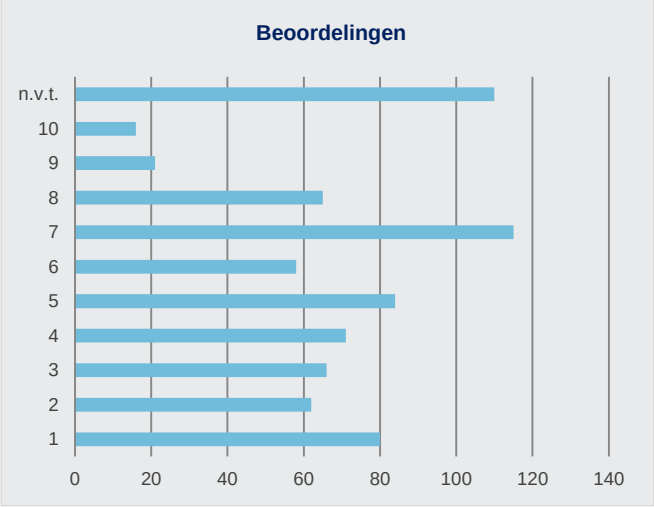
De mate van veiligheid als fietser in de buurt wordt beoordeeld met een gemiddelde van 5,5 (N=757). Dit betekent dat het gevoel van veiligheid gemiddeld is bij de respondenten. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 20%).

Figuur 40: Beoordelingen veiligheid fietser



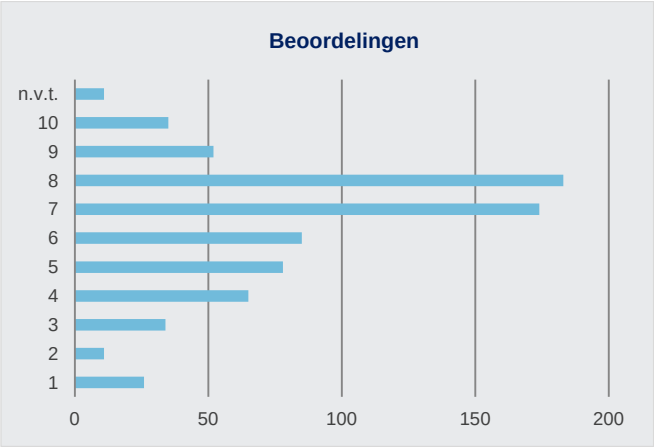
Het gebruik van het openbaar vervoer wordt beoordeeld met een gemiddelde van 4,9 (N=748). De respondenten beschouwen het gebruik van het openbaar vervoer als onvoldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 15%). 14,7% van de respondenten heeft gekozen voor 'niet van toepassing'. Dit kan betekenen dat de respondent geen gebruik maakt van het openbaar vervoer, of geen toegang heeft.

Figuur 41: Beoordelingen gebruik openbaar vervoer



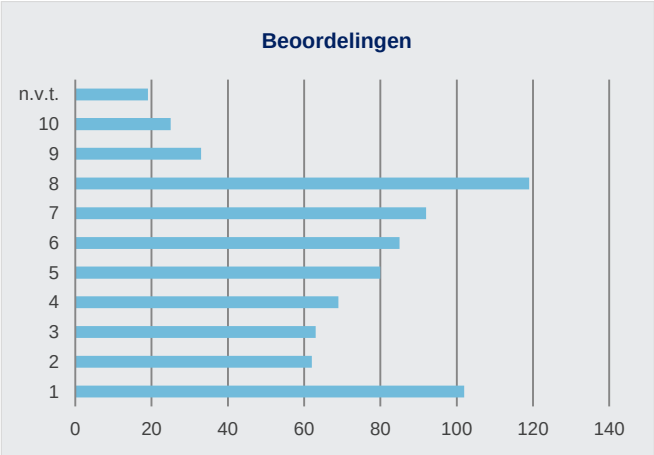
De mogelijkheid om met de auto in en uit de buurt te rijden beoordelen de respondenten met een gemiddelde van 6,5 (N=754). Hiermee kan worden gesteld dat deze mogelijkheid voldoende is. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 24%).

Figuur 42: Beoordelingen autobereikbaarheid



Het aantal parkeerplaatsen in de wijk wordt beoordeeld met een gemiddelde van 5,1 (N=749). Hiermee kan worden gesteld dat de respondenten het aantal parkeerplaatsen in hun wijk als onvoldoende beschouwen. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 16%), gevolgd door respondenten die een 1 geven (14%). Deze komen met name uit de dorpen Broek op Langedijk (N=32), Zuid-Scharwoude (N=25) en Noord-Scharwoude (N=18).

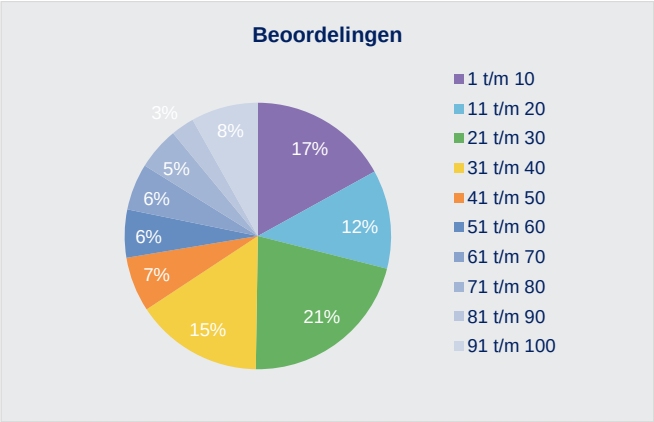
Figuur 43: Beoordelingen aantal parkeerplaatsen



4.2.3 Vervoerskeuzes

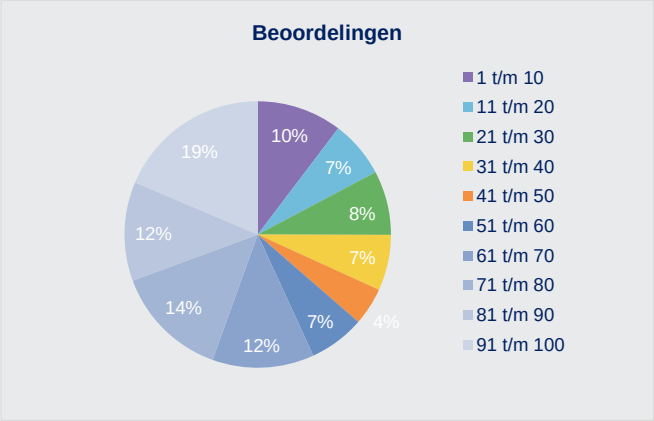
Respondenten konden aangeven hoe belangrijk zij ruimte voor voetgangers en fietsers of ruimte voor auto's vonden. De score '1' staat voor meer ruimte voor de voetganger en fietser, '100' is meer ruimte voor de auto. De gemiddelde score is 37,5, dat is een meerderheid voor meer ruimte voor de voetganger en fietser. Het vaakst gegeven cijfer is een 1 (ca. 12%), wat sterk in het belang is van de voetganger en fietser.

Figuur 44: Scores ruimte voor voetganger & fietser t.o.v. auto



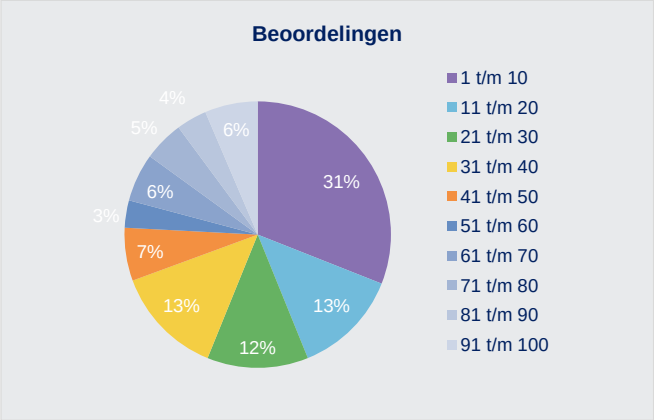
Daarnaast konden respondenten aangeven of ze meer ruimte voor parkeerplaatsen (1) of voor speelvoorzieningen en openbaar groen (100). De gemiddelde score van de respondenten is 58,8 (N=591). Een kleine meerderheid wil meer speelvoorzieningen en openbaar groen in de buurt. Het vaakst gegeven cijfer is 100 (ca. 12%). De score 1 volgt met 8%.

Figuur 45: Scores ruimte voor parkeerplaatsen t.o.v. speelvoorzieningen & groen



Tot slot hebben respondenten gekozen tussen meer ruimte voor de eigen auto of meer ruimte voor deelauto's en deelfietsen. Dit aspect is beoordeeld met een gemiddelde score van 32,1. Het vaakst gegeven cijfer is een 1 (ca. 26%). Respondenten willen dus over het algemeen meer ruimte voor de eigen auto in de wijk.

Figuur 46: Scores ruimte voor eigen auto t.o.v. deelauto's en -fietsen



5 Belangrijkste bestemmingen

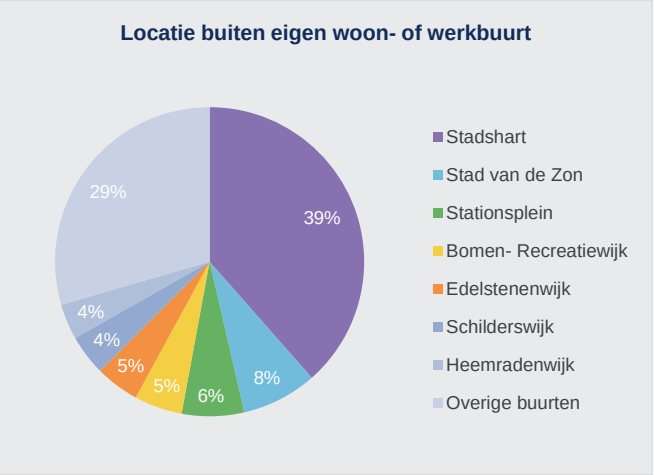
Respondenten hebben aangeven welke plek zij gedurende de week het vaakst bezoeken, buiten hun eigen woon- of werkbuurt. Ook de reden van het bezoek is aangegeven en de keuze voor het vervoersmiddel om naar de desbetreffende bestemming te reizen.

5.1 Heerhugowaard

5.1.1 Belangrijkste locaties buiten eigen woon- of werkbuurt

De belangrijkste locatie voor respondenten uit de gemeente Heerhugowaard is het Stadshart met 39% (N=1.153); dit geldt voor uitsluitend de respondenten uit de gemeente Heerhugowaard. Ook de locaties Stad van de Zon, Stationsplein, Bomen-/ Recreatiewijk, Edelstenenwijk, Schilderswijk en Heemradenwijk worden vaak bezocht. De overige locaties/wijken worden minder frequent bezocht.

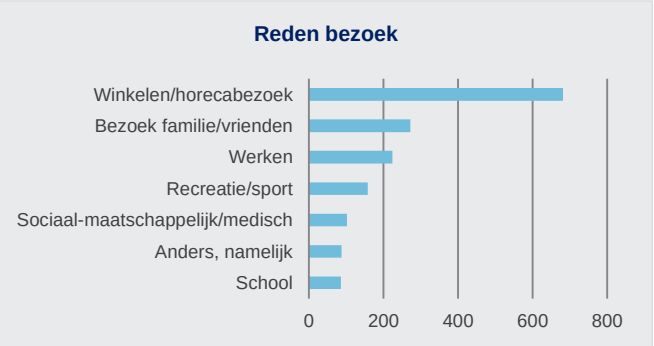
Figuur 47: Overzicht bezochte locaties buiten eigen woon- of werkbuurt



5.1.2 Reden bezoek

Respondenten brengen voornamelijk een bezoek aan de desbetreffende locatie om te winkelen of voor een horecabezoek (42%). Ook zijn een bezoek aan familie of vrienden (17%), werk (14%) en recreatie- en sportactiviteiten (10%) reden om een locatie te bezoeken. Als andere redenen worden vaak reizen en boodschappen doen genoemd.

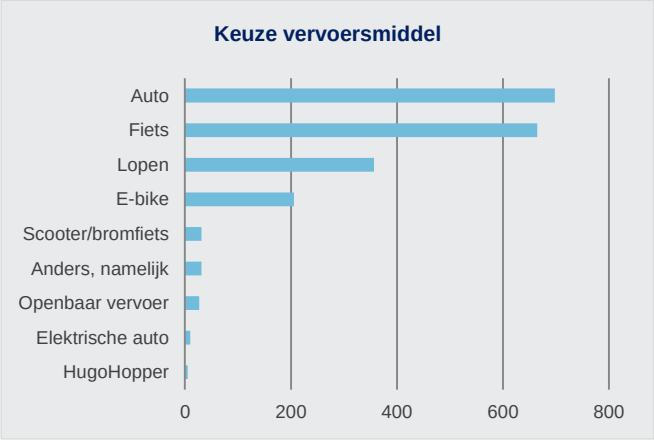
Figuur 48: Reden bezoek



5.1.3 Keuze vervoermiddel

De auto (34%) en fiets (33%) zijn de meest gebruikte vervoersmiddelen om te reizen naar andere locaties in de gemeente. Het openbaar vervoer en de HugoHopper worden beperkt gebruikt (respectievelijk 1,3% en 0,2%). Overige vervoersmiddelen zijn de motor en scootmobiel.

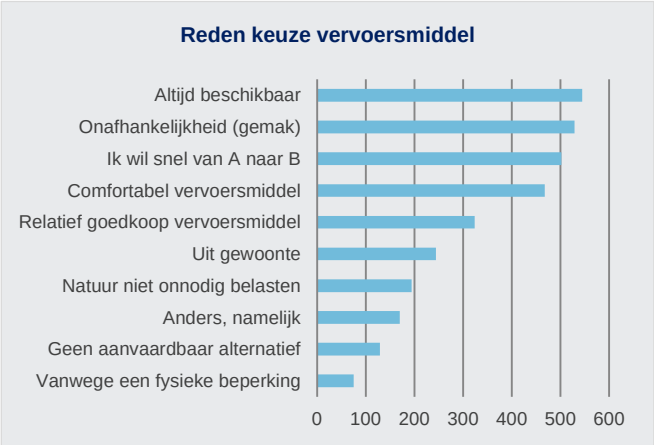
Figuur 49: Keuze vervoersmiddel om te reizen naar locatie



5.1.4 Reden keuze vervoermiddel

Respondenten kiezen vaak voor een bepaald vervoersmiddel omdat deze altijd beschikbaar is (onafhankelijk willen zijn en omdat het gemakkelijk is (17,1%). Ook is de mate van onafhankelijkheid en het gemak een belangrijke reden om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen (16,6%). Overige redenen zijn het vervoeren van boodschappen en beweging.

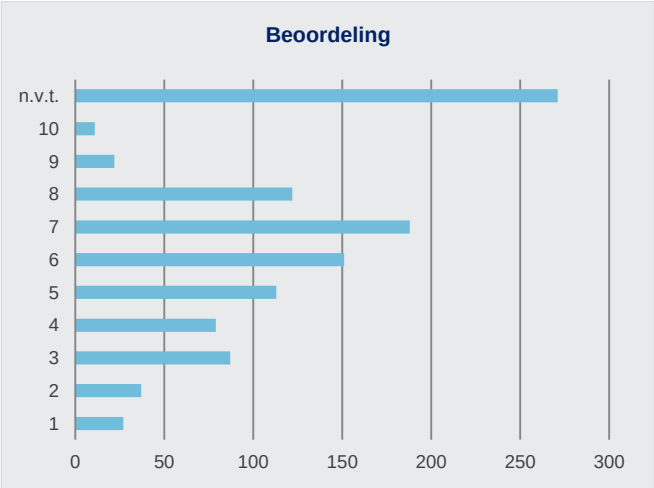
Figuur 50: Reden keuze vervoersmiddel



5.1.5 Huidige verkeerssituatie

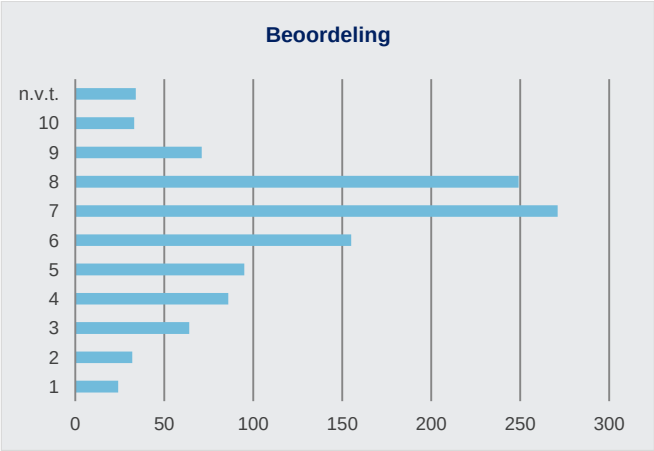
Respondenten beoordelen de voorzieningen voor mindervaliden in de buurt waar ze het vaakst zijn (buiten hun eigen woon- en werkbuurt) met een gemiddelde van 5,7 (N=1.108). Het aantal antwoorden ‘niet van toepassing’ is in dit totaal meegenomen; 24% heeft de vraag beantwoord met ‘niet van toepassing’. De reden hiervoor kan zijn dat men geen gebruik maakt van deze voorzieningen of omdat er geen voorzieningen voor mindervaliden in de desbetreffende buurt zijn. 17% van de respondenten beoordeelt dit aspect met een 7.

Figuur 51: Beoordelingen voorzieningen mindervaliden



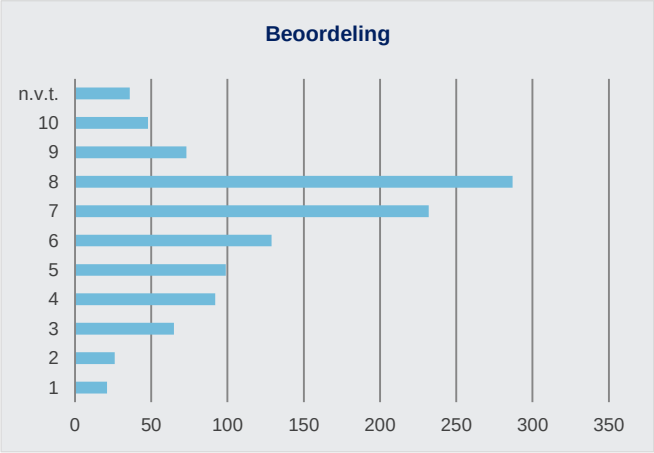
Het gevoel van veiligheid als voetganger beoordelen respondenten met een gemiddelde 6,4 (N=1.114). Dit kan worden beschouwd als voldoende. De meeste respondenten beoordelen de mate van veiligheid met een 7 (24%).

Figuur 52: Beoordelingen veiligheid voetganger



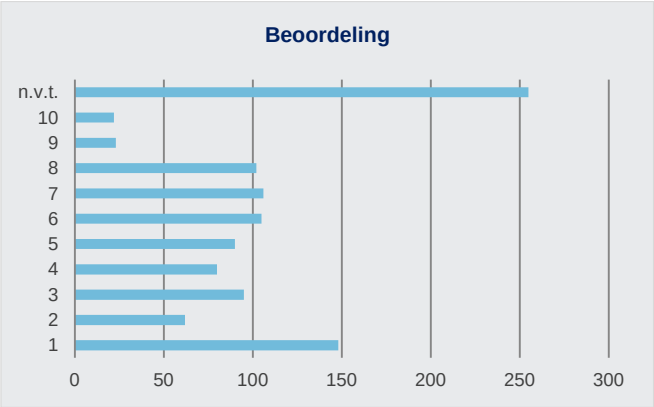
De mate van veiligheid voor fietsers wordt door de respondenten beoordeeld met een gemiddelde 6,5 (N=1.108). Ook dit aspect wordt beschouwd als voldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 26%)

Figuur 53: Beoordelingen veiligheid fietser



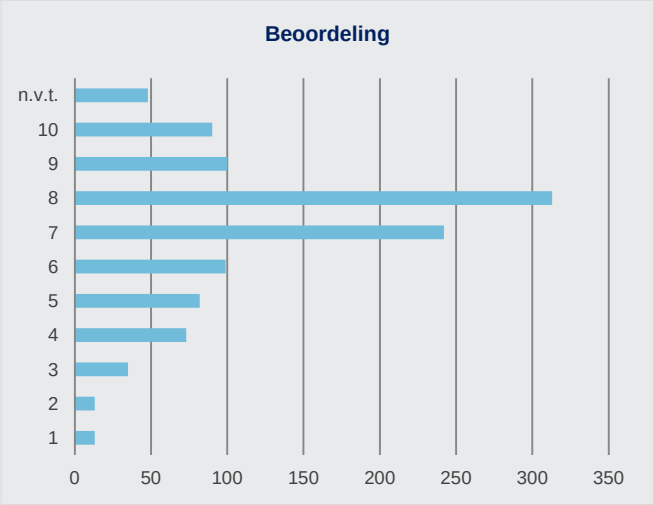
De bereikbaarheid per openbaar vervoer van de bezochte buurten wordt beoordeeld met een gemiddelde van 4,7 (N=1.088). Hiermee kan worden beschouwd dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer als onvoldoende wordt ervaren. 23% van de respondenten geeft aan dat deze vraag niet van toepassing is. Dit kan betekenen dat de respondenten geen gebruik maken van het openbaar vervoer of dat er geen faciliteiten in de buurt zijn. 14% van de respondenten beoordeelt het openbaar vervoer met een 1.

Figuur 54: Beoordelingen bereikbaarheid per openbaar vervoer



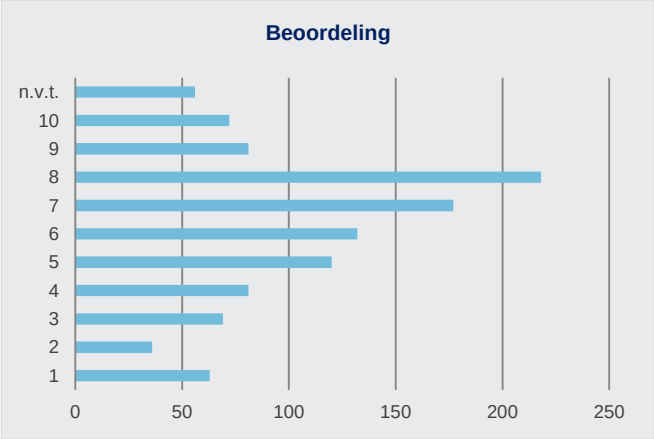
De bereikbaarheid per auto beoordelen de respondenten met een gemiddelde 7 (N=1.108). Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 28%). Dit aspect kan worden beschouwd als voldoende.

Figuur 55: Beoordelingen bereikbaarheid per auto



Het aantal parkeerplaatsen wordt beoordeeld met een gemiddelde van 6,2 (N=1.105). Respondenten beschouwen dit aspect als voldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 28%).

Figuur 56: Beoordelingen aantal parkeerplaatsen

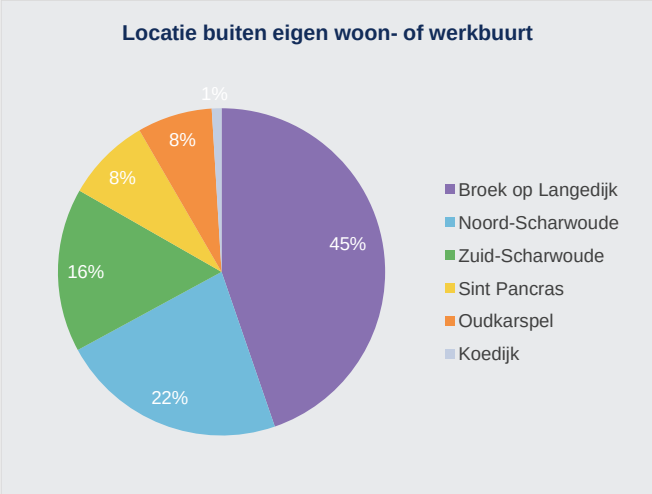


5.2 Langedijk

5.2.1 Belangrijkste locaties buiten eigen woon- of werkbuurt

Respondenten bezoeken (buiten hun eigen woon- en werkbuurt) de buurt Broek op Langedijk het vaakst (45%), gevolgd door Noord-Scharwoude (22%). Koedijk wordt beperkt bezocht met 1%.

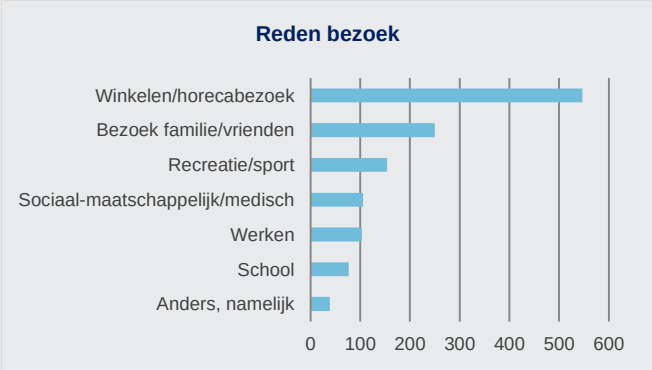
Figuur 57: Overzicht bezochte locaties buiten eigen woon- of werkbuurt



5.2.2 Reden bezoek

De meeste respondenten bezoeken een andere buurt om te winkelen of voor een horecabezoek (43%). Een bezoek aan familie en/of vrienden is de daaropvolgende reden (20%). Overige redenen, onder meer een kerkbezoek en op doorreis naar Alkmaar zijn beperkt (3%).

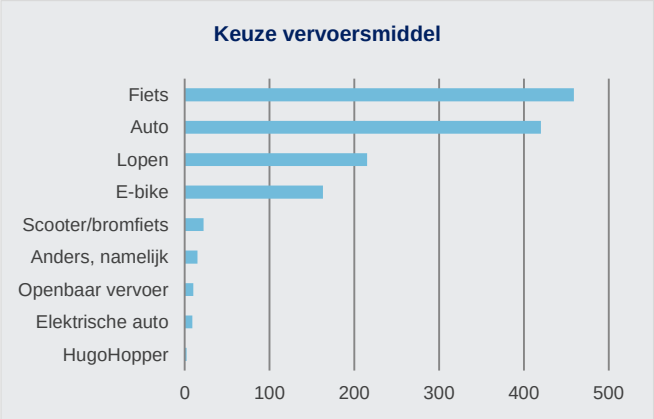
Figuur 58: Reden bezoek



5.2.3 Keuze vervoermiddel

De meeste respondenten kiezen voor de fiets om naar een andere locatie te reizen (35%), gevolgd door de auto (32%). Overige voertuigen die worden gebruikt zijn de motor en scootmobiel.

Figuur 59: Keuze vervoersmiddel



5.2.4 Reden keuze vervoermiddel

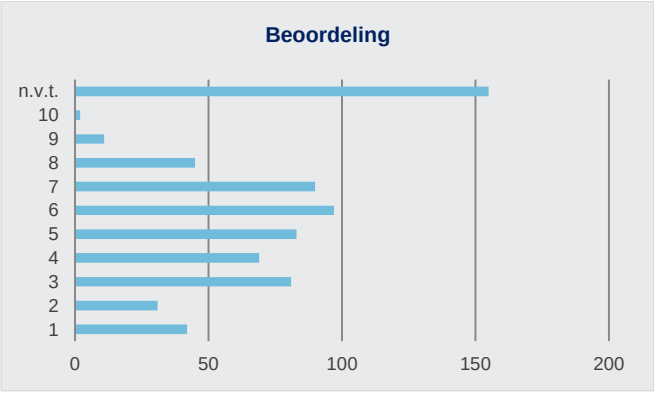
De meeste respondenten kiezen voor een bepaald vervoersmiddel omdat deze altijd beschikbaar is (18%). Ook de mate van onafhankelijkheid en gemak spelen een rol (16%). Als overige redenen noemen respondenten het vervoeren van bagage en beweging. Een beperkt aantal respondenten kiest vanwege een fysieke beperking voor een bepaald vervoersmiddel (3%) of heeft geen aanvaardbaar alternatief (4%).

Figuur 60: Reden keuze vervoersmiddel

5.2.5 Huidige verkeerssituatie

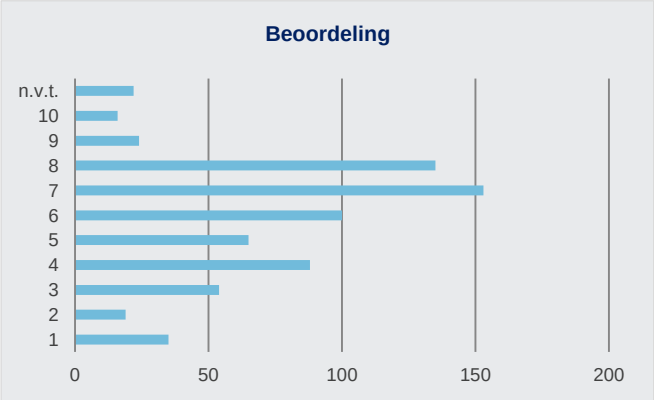
Het aantal voorzieningen voor mindervaliden in de buurt die respondenten vaak bezoeken wordt beoordeeld met een gemiddelde van 5 (N=706); dit is inclusief het aantal antwoorden ‘niet van toepassing’. Volgens de respondenten scoort dit aspect dus onvoldoende. 22% van de respondenten geeft aan dat deze vraag ‘niet van toepassing’ is. De respondenten maken geen gebruik van deze voorzieningen, of de buurt beschikt niet over voorzieningen voor mindervaliden. 14% beoordeelt het aspect met een 6.

Figuur 61: Beoordelingen voorzieningen mindervaliden



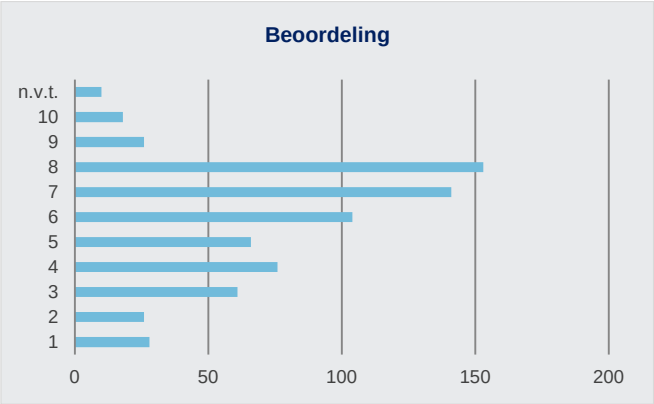
Het gevoel van veiligheid onder voetgangers wordt door respondenten gemiddeld beoordeeld met een 5,9 (N=711). Hiermee kan worden gesteld dat het gevoel van veiligheid net voldoende is. Het vaakst gegeven cijfer is een 7 (ca. 22%).

Figuur 62: Beoordelingen veiligheid voetgangers



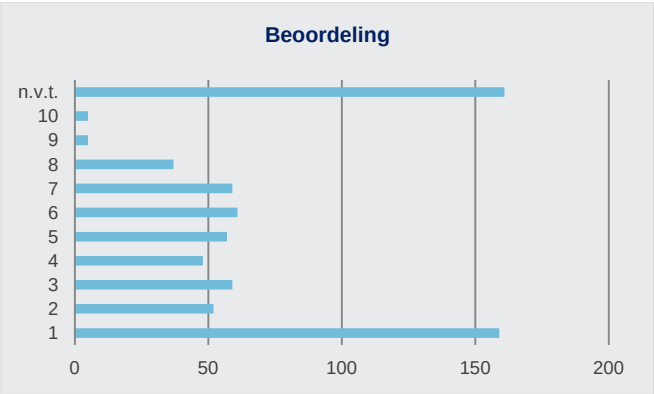
De veiligheid voor fietsers en de mogelijkheid om naar een andere buurt te fietsen wordt gemiddeld beoordeeld met een 5,9 (N=709). Dit kan worden beschouwd als voldoende. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 22%).

Figuur 63: Beoordelingen veiligheid fietser



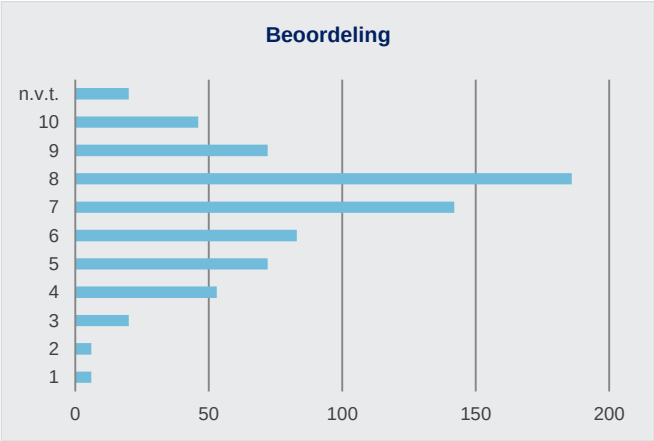
De bereikbaarheid van andere buurten per openbaar vervoer wordt gemiddeld beoordeeld met een 3,9 (N=703). Hiermee kan worden gesteld dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer onvoldoende is in de gemeente Langedijk. 22,9% van de respondenten geeft aan dat deze vraag niet van toepassing is. Ofwel de respondenten maken geen gebruik van het openbaar vervoer, of hebben geen toegang tot het openbaar vervoer. Het vaakst gegeven cijfer is een 1 (ca. 23%).

Figuur 64: Beoordelingen bereikbaarheid per openbaar vervoer



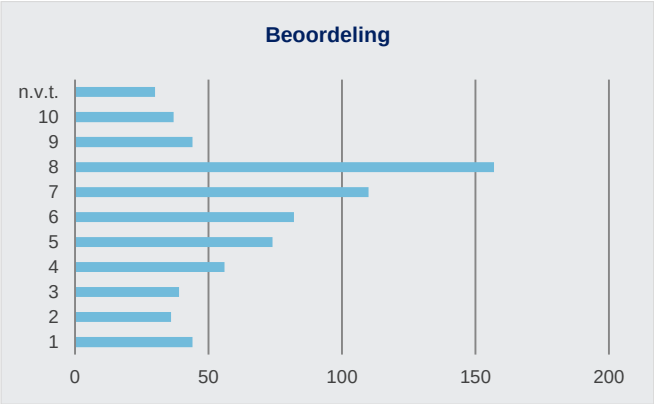
De bereikbaarheid per auto wordt door de respondenten beoordeeld met een gemiddelde van 6,9 (N=706). Hiermee kan worden gesteld dat de bereikbaarheid van de bezochte buurten per auto voldoende is. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 26%).

Figuur 65: Beoordelingen bereikbaarheid per auto



Het aantal parkeerplaatsen in de bezochte buurt wordt gemiddeld beoordeeld met een 6,1 (N=709). Hiermee kan worden gesteld dat de hoeveelheid parkeerplaatsen als voldoende wordt beschouwd. Het vaakst gegeven cijfer is een 8 (ca. 22%)

Figuur 66: Beoordelingen aantal parkeerplaatsen



6 Aandachtspunten

Respondenten konden aangeven welke plekken in de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk aandacht behoeven. Dit geldt voor de voetganger en fietser, het openbaar vervoer en de auto. Per vervoersmiddel hebben respondenten maximaal drie aandachtspunten aan kunnen geven.

6.1 Heerhugowaard

6.1.1 Voetganger

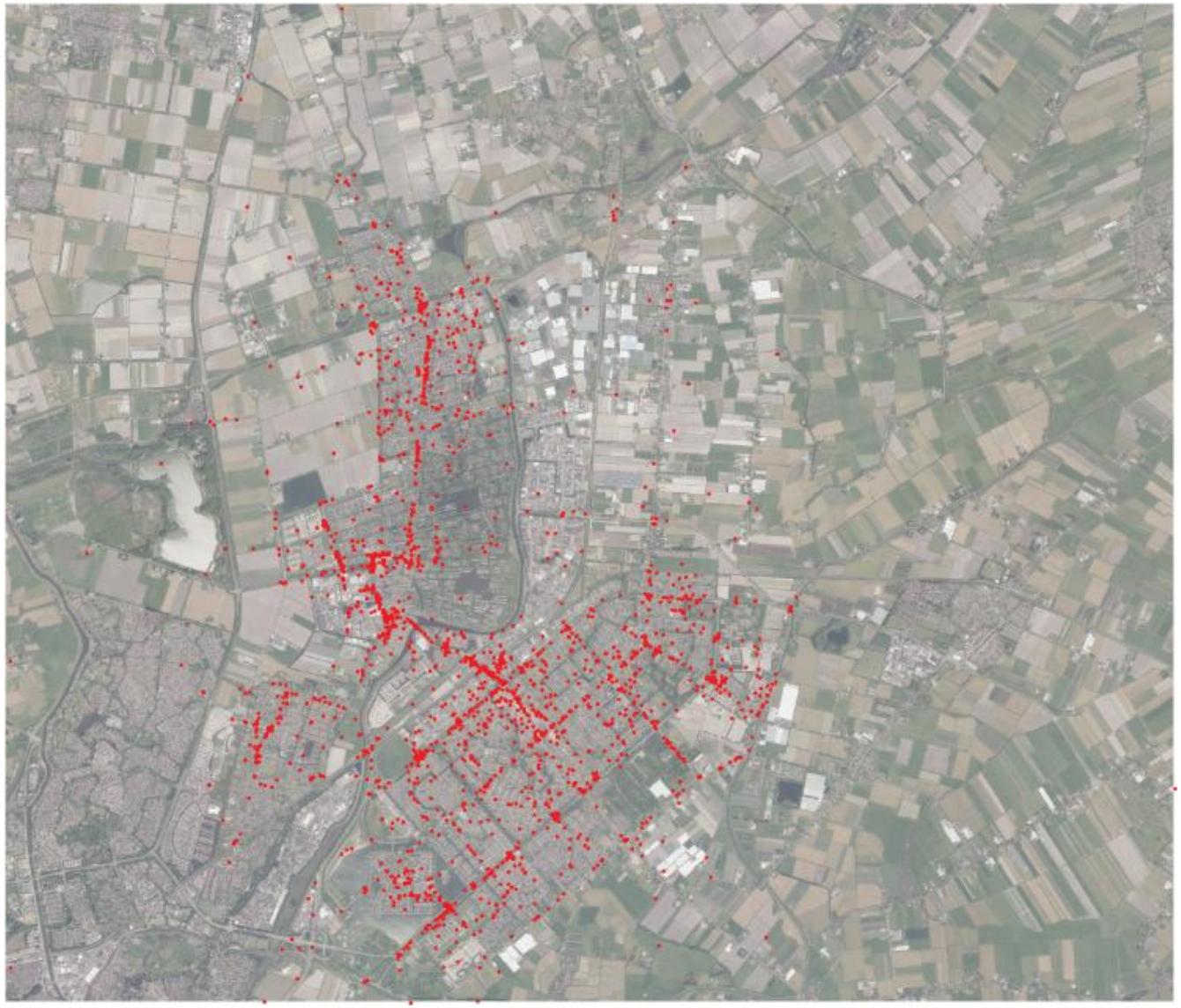
In totaal zijn er 424 aandachtspunten toegekend ten behoeve van de voetganger. De volgende aspecten (gerangschikt van vaak naar minder vaak genoemd) worden door de respondenten aangekaart:

- Ontbreken van voetpaden;
- Ontbreken van oversteekplaatsen;
- Onveilige situaties (bij oversteekplaatsen, door te hoge snelheid medeverkeersdeelnemers);
- (te) Hoge snelheid van medeweggebruikers.

6.1.2 Fiets

Er zijn in totaal 581 aandachtspunten aangekaart voor de fiets. Respondenten noemen de volgende aspecten als aandachtspunten voor de fietser:

- Veiligheid op de fiets (roekeloos gedrag van medeverkeersdeelnemers);
- Oversteekplaatsen (onoverzichtelijk en onveilig);
- Eenrichtingsverkeer: mensen die zich hier niet aan houden, gevaarlijke situaties;
- Weggebruikers die geen voorrang verlenen aan fietsers.



Figuur 67: Aandachtspunten vervoersmiddelen

6.1.3 Openbaar vervoer

In totaal zijn er 114 plekken als aandachtspunten aangemerkt. Respondenten kaarten de volgende aspecten aan die aandacht behoeven:

- Ontbrekende openbaar vervoerverbindingen;
- Aansluiting naar andere openbaar vervoersmiddelen, zoals de trein;
- Afstand tot het openbaar vervoer;
- Een groter bereik van het openbaar vervoer (meer ritten, ook in de avond/nacht).

6.1.4 Auto

In totaal hebben respondenten 619 aandachtspunten aangegeven ten behoeve van de auto. Respondenten geven de volgende aandachtspunten omtrent de auto aan:

- Onveilige verkeerssituaties;
- (te) Hoge snelheid;
- Gebrek aan parkeermogelijkheden;
- Verkeerslichten (onlogisch afgesteld, gebrek aan verkeerslichten).

6.2 Langedijk

6.2.1 Voetganger

In totaal zijn er 347 aandachtspunten aangemerkt door de respondenten. In de gemeente Langedijk benoemen respondenten de volgende aspecten als aandachtspunten (van vaak naar minder vaak benoemd):

- Ontbrekende voetpaden;
- Onveilige verkeerssituaties;
- Oversteekplaatsen (ontbrekende oversteekplaatsen, onoverzichtelijk, onveilig weggebruik van andere verkeersdeelnemers);
- (te) Hoge snelheid van andere weggebruikers.

6.2.2 Fiets

Er zijn 473 aandachtspunten in totaal aangegeven ten behoeve van de fiets. Respondenten geven de volgende aspecten aan die aandacht behoeven voor de fietser:

- Onveilige verkeerssituaties (in verdrukking door de auto, onoverzichtelijke plekken);
- (te) Hoge snelheid van medeweggebruikers;
- Oversteekplaatsen (gebrek aan oversteekplaatsen, gevaarlijke kruisingen);
- Onvoldoende zichtbaarheid, o.a. door groen of andere belemmeringen.

6.2.3 Openbaar vervoer

Er zijn 96 aandachtspunten aangekaart voor het openbaar vervoer in de gemeente Langedijk. Voor het openbaar vervoer zijn de volgende aspecten genoemd:

- Ontbrekende openbaar vervoerverbindingen;
- Een groter bereik van het openbaar vervoer (meer ritten, ook in de avond/nacht);
- Aansluiting naar andere openbaar vervoersmiddelen, zoals de trein;
- Afstand tot (bus)haltes;
- Lange reistijden.

6.2.4 Auto

Respondenten hebben in totaal 361 aandachtspunten aangekaart ten behoeve van de auto. Als aandachtspunten voor de auto geven respondenten de volgende aspecten aan:

- (te) Hoge snelheid;
- Onveilige verkeerssituaties;
- Onvoldoende zichtbaarheid (door o.a. groen en borden);
- Gebrek aan parkeerplaatsen.

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl