Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Lingewaard
Datum	18 maart 2021
Auteur	Joran van Kessel en Alex Mulders
Onderwerp	Toelichting resultaten enquête mobiliteit Lingewaard CONCEPTVERSIE
Kenmerk	008538.20210318.N1.01
Pagina	1/15

Inleiding

Eind februari/begin maart 2021 is een online enquête uitgezet met als doel de mening met betrekking tot mobiliteit van inwoners en andere belanghebbenden in kaart te brengen. De resultaten worden gebruikt bij op het stellen Maatregelenprogramma en de Mobiliteitsvisie voor Lingewaard. Uit de resultaten kunnen bijvoorbeeld prioriteiten van bewoners op het gebied van verkeer en vervoer worden gehaald en actuele knelpunten.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

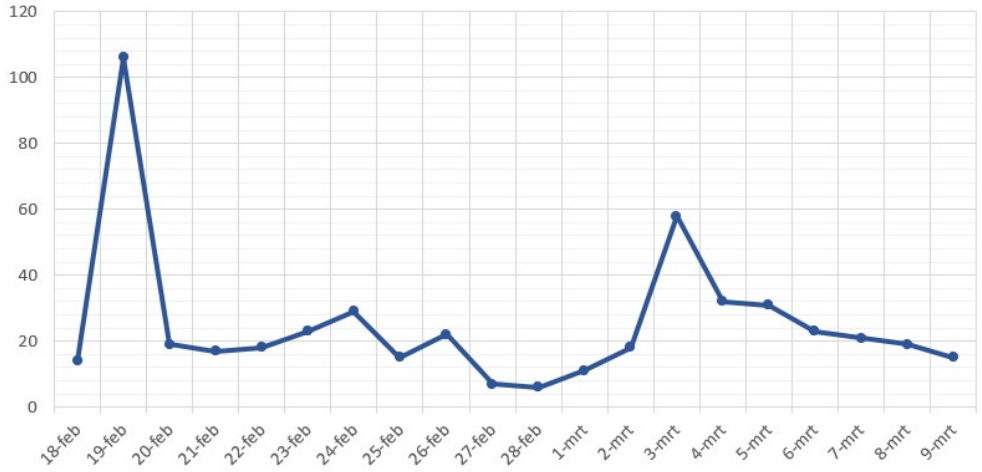
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

De enquête heeft open gestaan vanaf 18 februari t/m 9 maart. Verspreiding heeft plaatsgevonden via onder andere de plaatselijke krant en de sociale media van de gemeente. Figuur 1 toont het aantal verkregen respondenten per dag. In totaal is van 508 respondenten data verzameld.



Figuur 1 – Aantal respondenten per dag

In deze notitie wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste resultaten van de enquête. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende onderdelen van de vragenlijst:

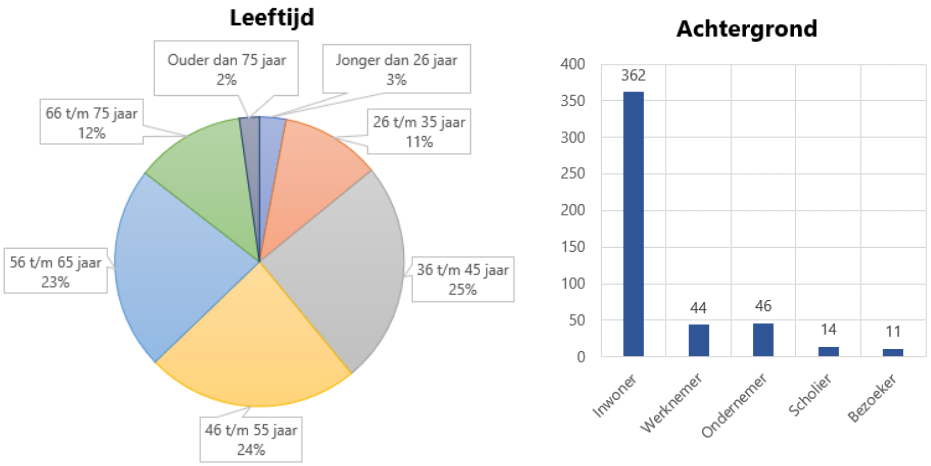
- Achtergrondgegevens
- Kwaliteit en belang van mobiliteitsonderwerpen
- Waar gaat het goed en waar kan het beter?
- Deelauto
- Trends en ontwikkelingen
- Verkeersveiligheid rotondes

De weergegeven resultaten en toelichting vormen een eerste aanzet voor de toepassing van de resultaten.

1. Achtergrondgegevens

Figuur 2 toont de leeftijdscategorieën waarin de respondenten zich bevinden. Respondenten van 36 t/m 75 jaar zijn het meeste vertegenwoordigd. Met name ouderen (leeftijd hoger dan 75 jaar) en jongeren (leeftijd jonger dan 26 jaar) zijn in beperkte mate vertegenwoordigd.

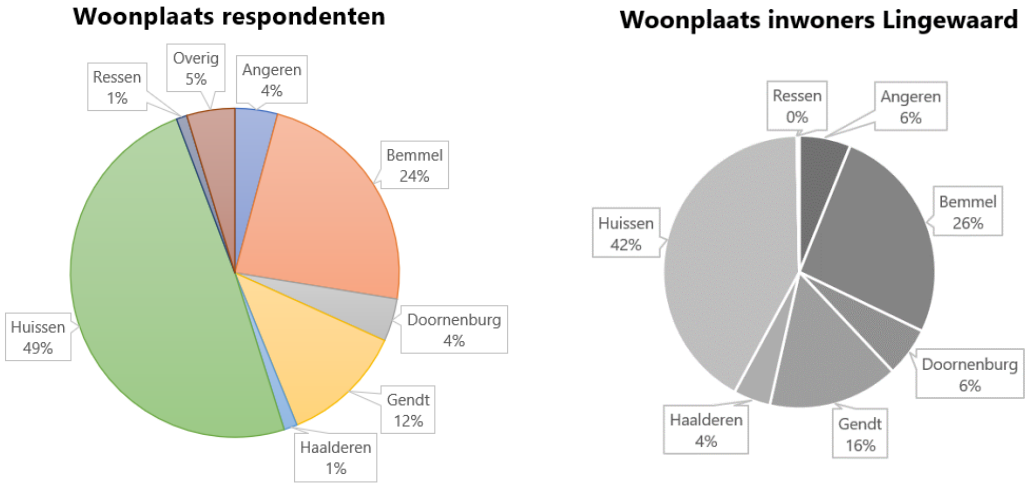
Verreweg de meeste respondenten zijn inwoners van de gemeente Lingewaard. Ook werknemers en ondernemers zijn vertegenwoordigd. Scholieren en bezoekers hebben de enquête het minste ingevuld. Hoewel deze resultaten een goede indicatie geven van de achtergrond van respondenten, hebben niet alle respondenten deze vraag ingevuld en konden meerdere antwoorden die van toepassing zijn worden gekozen.



Figuur 2 – Leeftijd en achtergrond respondenten

Respondenten is ook gevraagd naar hun woonplaats. Bijna de helft van de respondenten is afkomstig uit Huissen en circa een kwart is afkomstig uit Bemmel. Gezien het aantal inwoners van de diverse kernen uit de gemeente, zijn inwoners uit Huissen hiermee licht oververtegenwoordigd (49% in enquête tegenover 42% gezien het aantal inwoners).

De overige respondenten zijn afkomstige uit de kleinere kernen, deze zijn zowel absoluut als relatief gezien minder goed vertegenwoordigd in vergelijking met de grotere kernen.



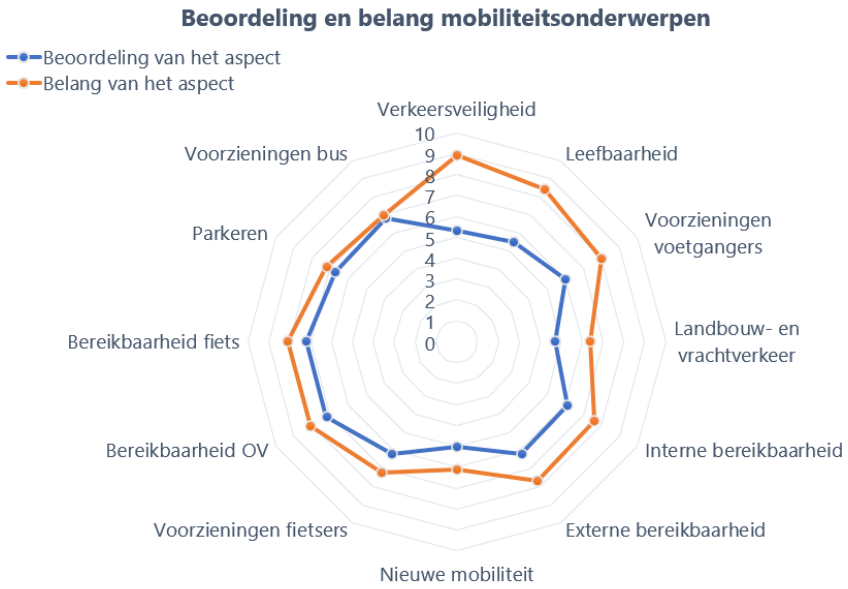
Figuur 3 – Woonplaats respondenten en inwoners Lingewaard

2. Kwaliteit en belang van mobiliteitsonderwerpen

Respondenten is gevraagd om met een cijfer van 1-10 zowel de kwaliteit als het belang te beoordelen van diverse mobiliteitsonderwerpen. Op deze wijze is inzichtelijk gemaakt hoe men de onderwerpen beoordeelt en welk belang aan de onderwerpen wordt gehecht.

Daarnaast geeft het verschil tussen beide scores inzicht in de prioriteit. Zo is het mogelijk om onderwerpen met een lage beoordeling maar een hoog belang veel prioriteit te geven. Veel mensen hechten namelijk veel belang aan zo'n onderwerp, terwijl het in de huidige situatie kennelijk niet goed wordt beoordeeld. En zo kan aan onderwerpen met geen of een klein verschil minder prioriteit worden gegeven, aangezien ze al op het gewenste niveau worden gescoord.

Figuur 4 geeft een weergave van de gegeven gemiddelde scores voor zowel de beoordeling als het belang van de onderwerpen. In Tabel 1 zijn alle scores weergegeven. De onderwerpen zijn gesorteerd op de grootte van de verschillen tussen beoordeling en belang.



Figuur 4 – Weergave beoordeling en belang onderwerpen

Onderwerp	Beoordeling	Belang	Verschil
Verkeersveiligheid	5,3	8,9	-3,6
Leefbaarheid	5,5	8,4	-2,9
Voorzieningen voetgangers	6,0	8,0	-2,0
Landbouw- en vrachtverkeer	4,7	6,4	-1,7
Interne bereikbaarheid	6,1	7,6	-1,5
Externe bereikbaarheid	6,2	7,7	-1,5
Nieuwe mobiliteit	5,0	6,1	-1,1
Voorzieningen fietsers	6,2	7,2	-1,0
Bereikbaarheid OV	7,2	8,1	-0,9
Bereikbaarheid fiets	7,2	8,1	-0,9
Parkeren	6,7	7,2	-0,5
Voorzieningen bus	6,8	7,0	-0,2

Tabel 1 – Overzicht scores en verschillen beoordeling en belang

Scores beoordeling

Voor de beoordeling van de onderwerpen geldt dat de bereikbaarheid met de fiets en met het OV het beste worden beoordeeld met een 7,2. Inwoners zijn over het algemeen dus tevreden over de bereikbaarheidskwaliteit van de fiets en het OV.

Zowel de routes voor landbouw- en vrachtverkeer en de mate waarin nieuwe vormen van mobiliteit gebruikt (bijvoorbeeld deelauto's en elektrische voertuigen) kunnen worden, worden met een onvoldoende beoordeeld. De score voor landbouw- en vrachtverkeer geeft echter een vertekend beeld, de score is slechts door vijftien respondenten ingevuld (enkel de doelgroep).



Ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn laag beoordeeld met respectievelijk een 5,3 en 5,5. Daarnaast wordt er veel overlast ervaren van verkeer in de leefomgeving, zoals overlast van hardrijders, stank, geluid en trillingen.

Scores belang

De scores voor het belang van de diverse onderwerpen geven deels een ander beeld. Verkeersveiligheid en verkeersoverlast scoren hoog met respectievelijk een 8,9 en 8,4. Ook bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets en de voorzieningen voor voetgangers worden belangrijk gevonden.



Verschillen

De groottes van de verschillen geven inzicht in de prioriteiten van de onderwerpen. De grootste verschillen zijn waarneembaar bij verkeersoverlast en verkeersveiligheid. Deze onderwerpen worden over het algemeen laag beoordeeld, terwijl het belang/gewenste niveau hoog is. Het inzetten op het verbeteren van deze aspecten is een dus een belangrijk aandachtspunt.

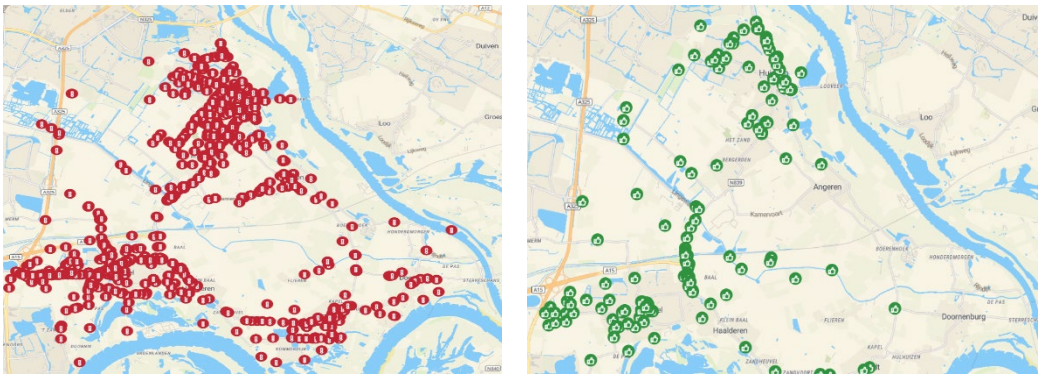
Ook voor de voorzieningen voor voetgangers en de bereikbaarheid (zowel extern als intern) geldt dat de verschillen tussen beoordeling en belang relatief groot zijn. Het verbeteren van deze aspecten is daarom een aandachtspunt.

Voor de voorzieningen voor de bus en parkeren zijn de kleinste verschillen waarneembaar. Alleen afgaand op de meningen van de respondenten zouden deze onderwerpen minder prioriteit hoeven te hebben.

3. Waar gaat het goed en waar kan het beter?

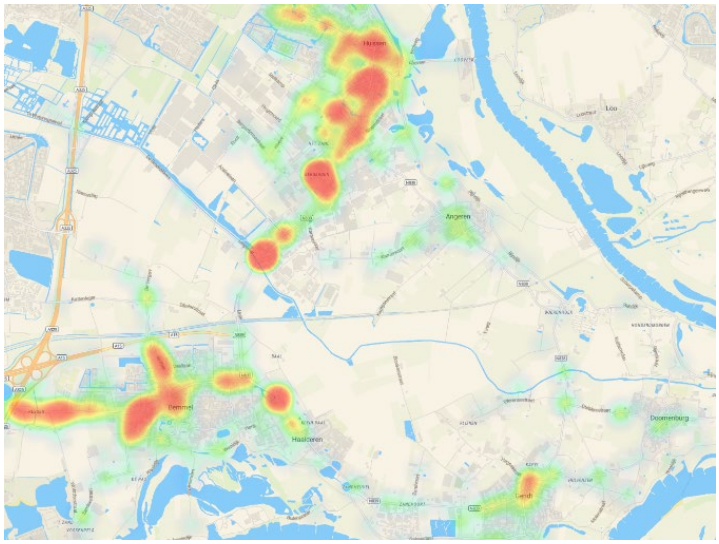
Met behulp van een digitale kaart hebben respondenten zowel aandachtspunten ('waar kan het beter') als positieve punten ('waar gaat het goed') doorgegeven. Tevens is bij het plaatsen van deze locaties ook gevraagd naar het onderwerp waarop het betreffende punt betrekking heeft.

Figuur 5 geeft een overzicht van de aangegeven aandachtspunten en positieve punten. In totaal zijn 1085 locaties gemarkeerd als 'aandachtspunt' en 175 locaties als 'positief punt'.



Figuur 5 – Aangegeven aandachtspunten en positieve punten

Onderstaand figuur geeft een overzicht van de locaties van cencentraties van aandachtspunten voor de gehele gemeente wanneer alle aandachtspunten worden meegenomen. De voornaamste concentraties zijn waarneembaar in Huissen en Bemmel.

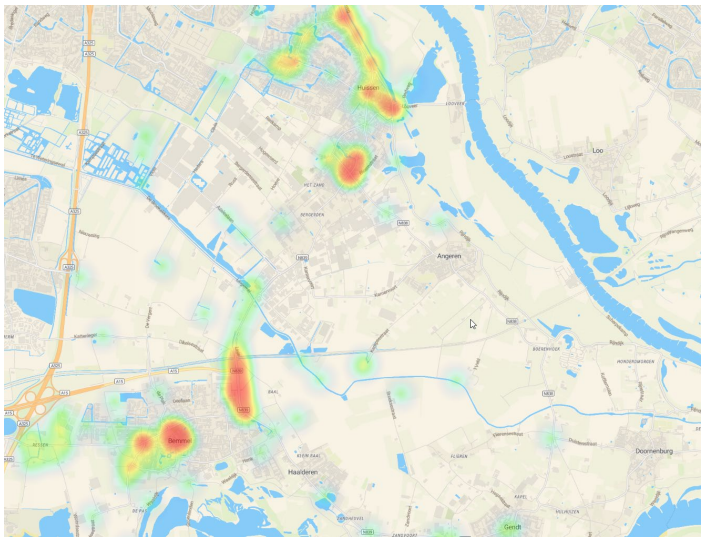


Figuur 6 – Overzicht concentraties doorgegeven aandachtspunten

In Huissen liggen de aangegeven knelpunten voornamelijk in de omgeving van de Ingenieur Molsweg, Stadswal en Karstraat. In Bemmel zijn de voornaamste aandachtspunten gelegen in de omgeving van de Vossenhol, Herckenwathweg en De Plak. Ook de Papenstraat en Van Der Mondeweg vallen op.

Voor de kleinere kernen geldt dat de meeste knelpunten zijn aangegeven in Ressen (omgeving Ressensestraat) en Gendt (omgeving Dorpstraat – Kapelstraat).

In Figuur 7 zijn de concentraties van positieve punten weergegeven. Deze bevinden zich in Huissen voornamelijk in de omgeving van de Ingenieur Molsweg. In Bemmel zijn veel respondenten tevreden over de omgeving van de Loostraat en de Van Elkweg tussen de Papenstraat en aansluiting met de A15.



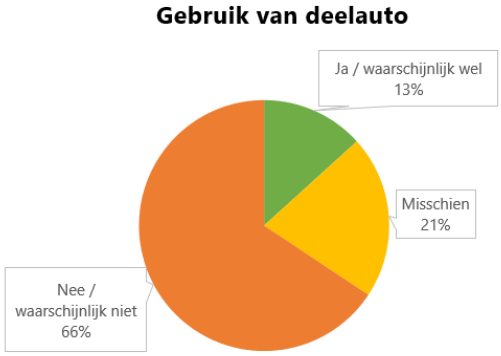
Figuur 7 – Overzicht concentraties positieve punten

In bijlage 1 wordt verder ingezoomd op de thema's waar relatief veel aandachtspunten voor gegeven zijn.

4. Deelauto

Respondenten is gevraagd of de respondent zelf of een andere persoon binnen het huishouden in bezit is van een auto. 97% van de respondenten geeft aan dat dit het geval is, bij slechts 3% van de respondenten is er geen auto aanwezig in het huishouden.

Vervolgens is aan respondenten met een auto gevraagd om men bereid is om de auto (of bijvoorbeeld een tweede auto in het huishouden) weg te doen en in plaats daarvan gebruik te maken van een deelauto als deze beschikbaar is. De resultaten op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 8.



Figuur 8 – Gebruik deelauto

Een derde van de respondenten is mogelijk wel bereid om overstappen op een deelauto, waarvan 13% vrij zeker is. Deze respondenten geven aan dit te willen doen vanuit het oogpunt van duurzaamheid en een mogelijke kostenbesparing. De beschikbaarheid en het gemak waarmee deelauto's gebruikt kunnen worden is echter een belangrijk criterium, met name voor de twijfelaars.

"Ik ben gepensioneerd en heb nog maar af een toe een auto nodig"
"Onze tweede auto staat vaak stil"

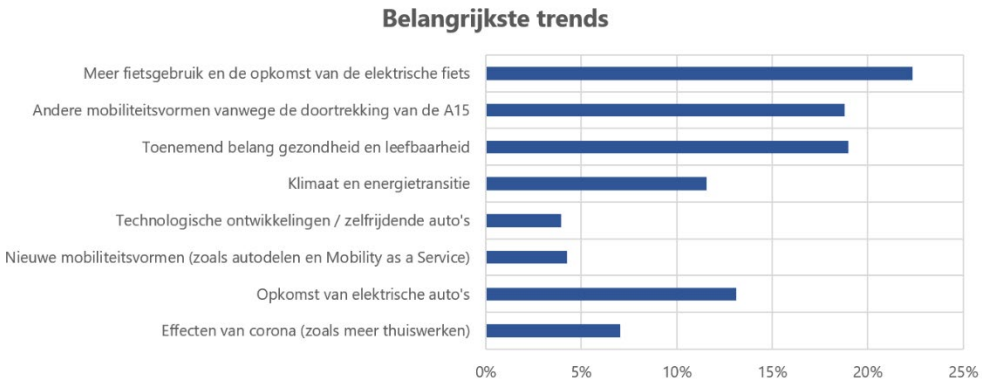
"Ik ben erg gehecht aan mijn auto, dat is mijn trots"
"Mijn eigen auto is altijd beschikbaar, ik vind het fijn niet afhankelijk te zijn van anderen"

Twee derde van de respondenten geeft aan (waarschijnlijk) geen gebruik van een deelauto te willen maken en dus een eigen auto te willen behouden. Het vaak nodig hebben van een auto en de vrijheid te hebben om altijd te kunnen gaan zonder afhankelijk te zijn van anderen wordt vaak aangegeven als belangrijkste redenen. Ook zijn veel mensen gehecht aan hun eigen persoonlijke auto.

5. Trends en ontwikkelingen

Door de verwachte groei van het aantal woningen en bedrijven stijgt de vraag naar mobiliteit in de toekomst. Mede daarom wordt voor de lange termijn een Mobiliteitsvisie opgesteld. Voor het opstellen van deze visie zijn

is respondenten gevraagd naar zowel de grootste uitdagingen voor de toekomst als de belangrijkste trends om in te spelen met het mobiliteitsbeleid. Voor beide vragen kon gekozen worden uit diverse opties. De vaakst genoemde trends zijn weergegeven in Figuur 9.



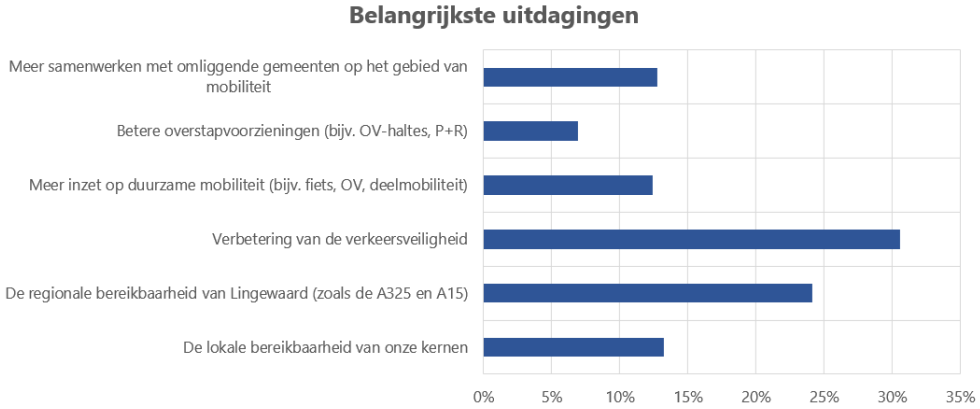
Figuur 9 – Belangrijkste trends volgens respondenten

Meer fietsgebruik en de opkomst van de elektrische fiets wordt als belangrijkste trend benoemd, op korte afstand gevolgd door andere mobiliteitsvormen (vanwege doortrekking A15) en toenemend belang van gezondheid en leefbaarheid. Technologische ontwikkelingen en nieuwe mobiliteitsvormen worden het minst als belangrijke trend gezien.

"Door het fietsen en wandelen nog aantrekkelijker te maken, kunnen we de leefbaarheid van de kernen en de gezondheid van de mensen verbeteren "

"Mede gezien de veranderingen die Corona met zich meebrengt hebben we in de toekomst waarschijnlijk nog maar één dag per week een tweede auto nodig. Autodelen is dan een goede optie voor ons."

In Figuur 10 zijn de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst volgens respondenten weergegeven. De verkeersveiligheid wordt gezien als de grootste uitdaging. Op plaats twee en drie staan de regionale en lokale bereikbaarheid. Dit beeld komt overeen met de gegeven scores voor beoordeling & belang. Betere overstapvoorzieningen wordt door de minste respondenten als belangrijke uitdaging gezien.



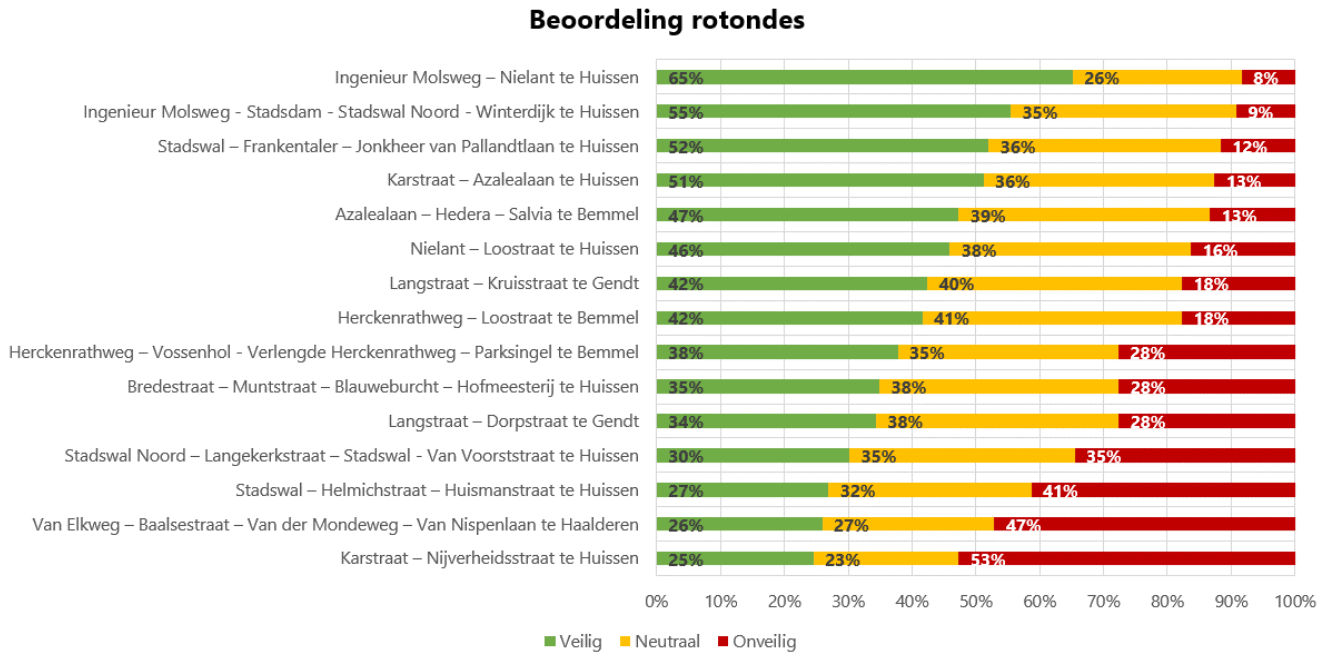
Figuur 10 – Belangrijkste uitdagingen volgens respondenten

"Meer ontsluitingswegen zijn noodzakelijk, zeker in Huissen vanwege de nieuwe woningbouwplannen "

"Zet in op veilig fietsverkeer: verbreed bestaande fietspaden en kijk nog eens naar de mogelijkheden van een autovrije dijk"

6. Verkeersveiligheid rotondes

In verband met een aanvullend onderzoek naar de verkeersveiligheid op rotondes, is voor vijftien rotondes gevraagd deze te beoordelen op verkeersveiligheid. Hierbij kon per rotonde worden gekozen voor de opties 'veilig', 'neutraal', 'onveilig' of 'geen mening/niet van toepassing'. Figuur 11 toont de resultaten per rotonde.



Figuur 11 – Beoordeling verkeersveiligheid rotondes

De rotonde Karstraat – Nijverheidsstraat in Huissen wordt het slechtst beoordeeld, ruim de helft van de respondenten geeft aan deze rotonde onveilig te vinden. Enkele andere rotondes uit Huissen met een relatief slechte beoordeling zijn gelegen aan de Bredestraat en Stadswal.

"Als fietsers van twee kanten kunnen komen, is de situatie vaak onoverzichtelijk en onveilig"

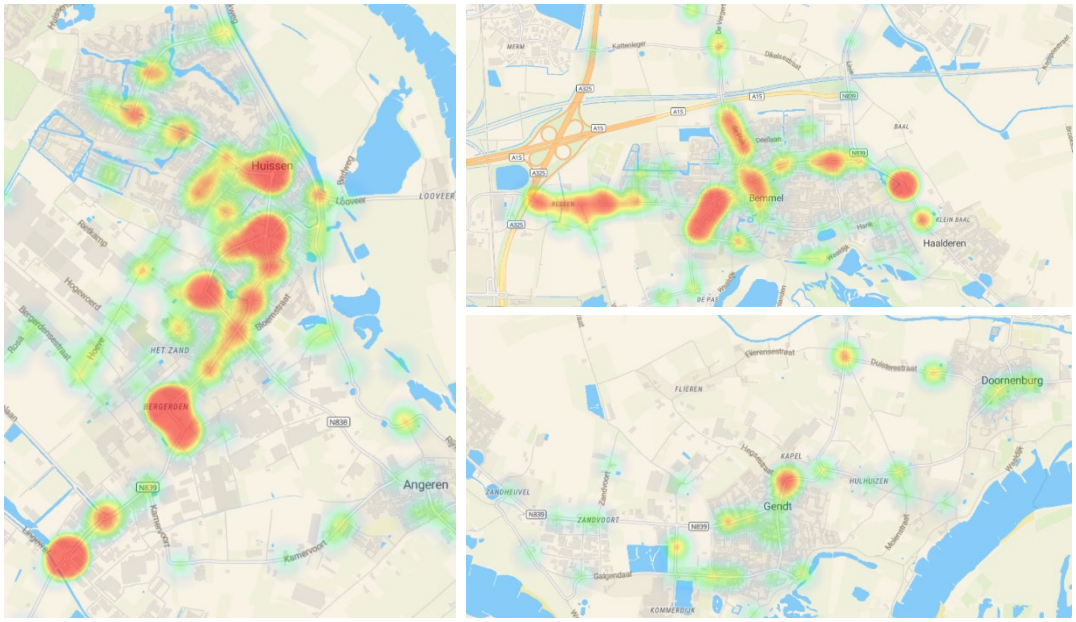
"Trek als gemeente een heldere lijn bij de vormgeving van rotondes."

Daarnaast wordt in Haalderen de rotonde Van Elkweg – Baalsestraat – Van der Monderweg – Van Nispenlaan door veel mensen als onveilig gevonden. De rotonde Ingenieur Molsweg – Nielant wordt het meest verkeersveilig beoordeeld.

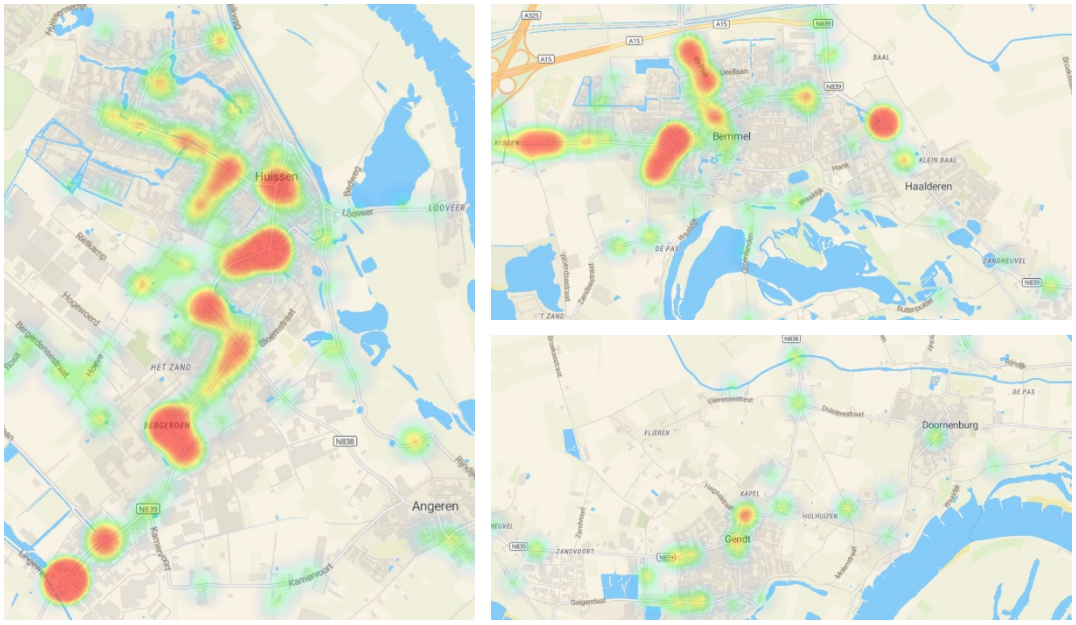
Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 1: Locaties concentraties aandachtspunten per thema

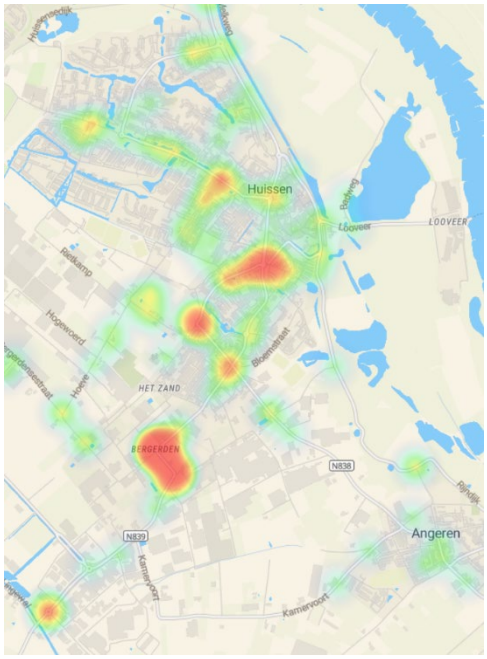
Verkeersveiligheid (588 locaties)

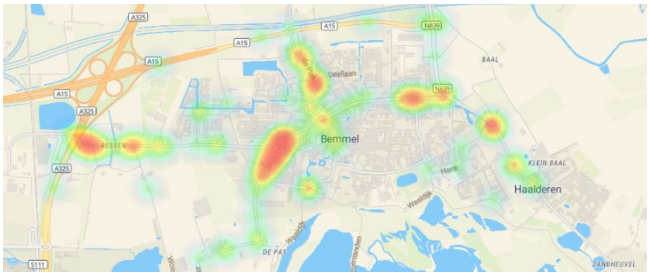


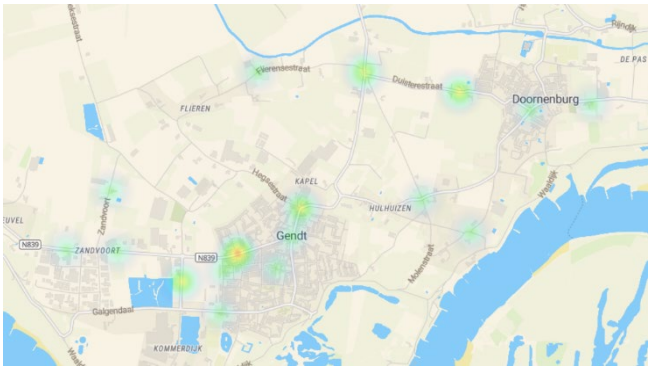
Fiets (489 locaties)



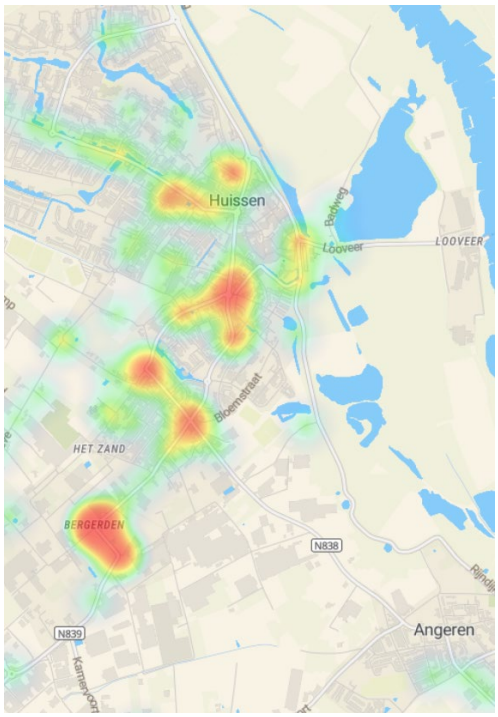
Auto (317 locaties)

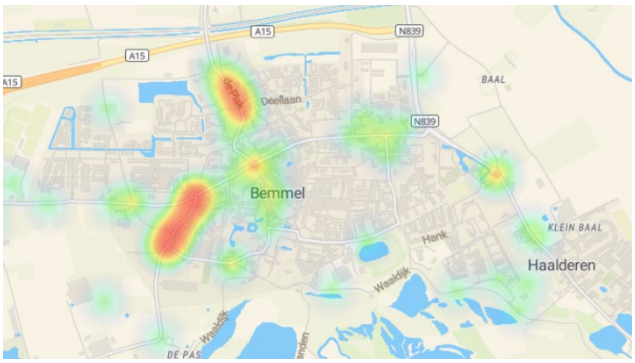


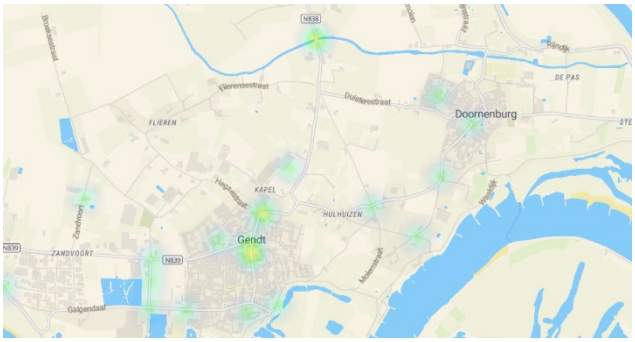




Voetganger (234 locaties)







Leefbaarheid (201 locaties)

