

Bijlage 1:

Monitoring Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030

Inleiding

In het kader van monitoring is (zoals aangegeven in de raadsmemo Afdoening toezegging 193: Monitoring Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030) gebruik gemaakt van “Waarstaatjegemeente.nl”; het zogenaamde Dashboard Mobiliteit en Infrastructuur. De thema's veiligheid, bereikbaarheid, slimme oplossingen en duurzaamheid spelen een rol in het dashboard. Er wordt van meerdere bronnen gebruik gemaakt zoals de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Men heeft de mogelijkheid om vergelijkingstabellen te maken tussen een specifieke gemeente en heel Nederland.

Verkeersveiligheid

Op de website worden verschillende aspecten van verkeersveiligheid uitgelicht. De onderwerpen die over verkeersveiligheid gaan zijn: Verkeersongevallen per 1.000 inwoners, geregistreerde verkeersongevallen naar zwaarte, verkeersdoden per 1.000 inwoners (5-jaars cumulatief), verkeersdoden gemeenten in Nederland per 100 km weglengte (5-jaarscumulatief). Over het algemeen scoort Zoetermeer bovengemiddeld goed. Het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners is in Zoetermeer lager dan gemiddeld in heel Nederland, maar ook in Zoetermeer is sprake van een stijgende lijn. Het valt wel op dat de zwaarte van een ongeval in Zoetermeer groter is dan gemiddeld in Nederland. Wellicht komt dit doordat ook de A12 in de cijfers is opgenomen (en dan geeft dit een vertekend beeld) en/of wellicht is dit een gevolg van een hoger fietsgebruik en een grotere kwetsbare doelgroep dan in Nederland als geheel. Dit zal nader onderzocht worden in het kader van het op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid 2021. Zoals eerder aangegeven vinden er in Zoetermeer ten opzichte van Nederland als geheel aanzienlijk minder verkeersongevallen plaats. In 2019 vonden er in Zoetermeer 6,1 verkeersongevallen per 1.000 inwoners plaats, terwijl het gemiddelde in Nederland 7,8 ongevallen per 1.000 inwoners was. Het aantal verkeersdoden in de periode 2013-2017 in Zoetermeer was 0,8 per 100.000 inwoners. In heel Nederland vielen er maar liefst 14,93 verkeersdoden per 100.000 inwoners.

Auto

Qua deelauto's per 100.000 inwoners scoort Zoetermeer hoger dan Nederland als geheel. Het aantal elektrische personenauto's per 1.000 inwoners ligt in Zoetermeer echter lager (5,8 ten opzichte van 11,8) dan gemiddeld in heel Nederland. Hierbij moet bedacht worden dat er ook sprake is van hybrideauto's. Onduidelijk is of deze ook in de categorie elektrische personenauto's zijn opgenomen. De CO₂-uitstoot van het autoverkeer (ton per 1.000 inwoners) ligt in Zoetermeer aanzienlijk lager dan gemiddeld in heel Nederland (3.800 ten opzichte van 7.300). Voorgaande kan te maken hebben met het feit dat het fietsgebruik en OV-gebruik in Zoetermeer relatief hoger is dan in Nederland als geheel. Dit kunnen we ook op de website zien.

Openbaar vervoer

Het OV-gebruik (bus, tram en metro) in Zoetermeer is 6,1% ten opzichte van 5% in Nederland. Met name het gebruik van de RandstadRail ligt hoog. Voor het treingebruik is dit iets lager dan in Nederland terwijl de gemiddelde afstand tot treinstations in Zoetermeer 3,2 km is en in Nederland 5,0 km. Dit komt door de parallel gelegen goede RandstadRail-verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag die in Zoetermeer een groot verzorgingsgebied heeft. De meeste treinverbindingen in Nederland kennen geen parallelle sneltramverbinding. Het treingebruik is overigens toegenomen door het nieuwe station Lansingerland/Zoetermeer. Ook de woningbouwontwikkeling (onder andere de Entree) zal leiden tot een hoger treingebruik.

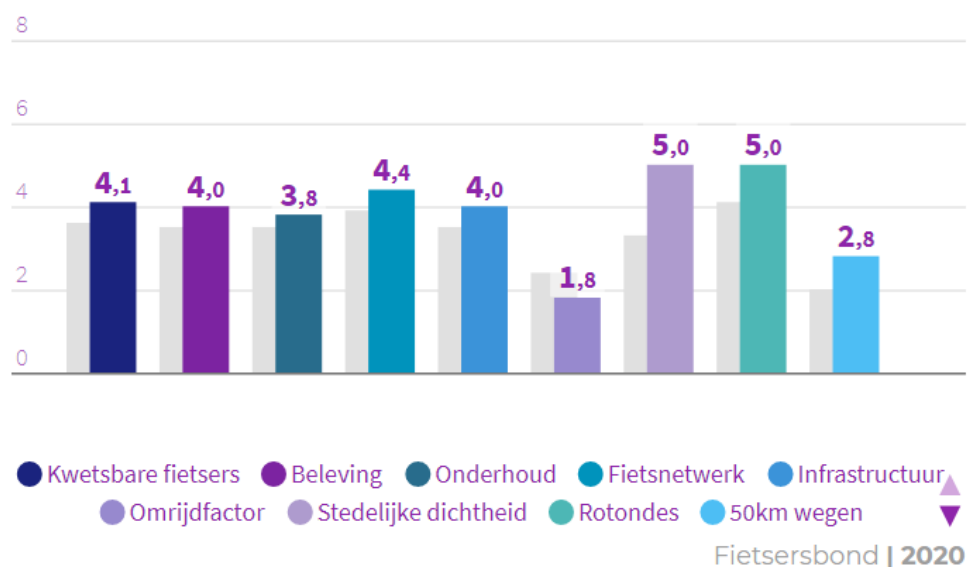
Fiets

Uit onderzoek van de Fietzersbond blijkt, dat Zoetermeer als fietsstad hoog scoort. Uit de website komt voren dat Zoetermeer qua fietsverplaatsingen lager uitkomt dan in Nederland als geheel, maar dit komt door de wijze van meten met lange afstand fietsverplaatsingen. Het fietsgebruik op langere afstand (10 kilometer en meer) is laag in Zoetermeer door grotere afstand naar Den Haag (18 kilometer) en goed openbaar vervoer. Daardoor is er sprake van een gemiddelde lagere overallscore terwijl het fietsgebruik binnen 10 kilometer in de stad hoog is. De wijze van meten en wat je meeneemt qua fietsafstand maakt dus een groot verschil. De fietsverplaatsingen in Zoetermeer zoals gezegd hoog en we zien een groei van het fietsverkeer met 1,5 tot 2% per jaar.

De meeste scores die in de website zijn opgenomen (op basis van een schaal 1 t/m 5, dus 5 is het hoogst haalbare) per onderdeel zijn bovengemiddeld goed. Op twee aspecten is de score laag/lager.

Fietsstad: score per onderdeel

Zoetermeer, score



Het eerste betreft de omrijdfactor, deze is 1,8. Dit komt mogelijk door de aanwezigheid van de A12 en de Goudselijn die als barrièrewerking in de stad wordt ervaren. Naast dit gegeven heeft Zoetermeer een uitstekend fietsnetwerk. Het tweede betreft fietsvoorzieningen bij 50 kilometer per uur wegen, deze is 2,8. We scoren wel hoger dan in Nederland, maar is wel een punt van aandacht.

Conclusie

Op veel aspecten scoort Zoetermeer goed. Qua verkeersveiligheid scoort Zoetermeer over het algemeen bovengemiddeld goed, maar er is ook nog veel werk te verzetten vanuit het motto: "Maak een Punt van Nul verkeersslachtoffers". Ieder slachtoffer is er immers één te veel. Qua OV-gebruik scoort Zoetermeer goed, maar ook hier zijn verder stappen noodzakelijk. Er wordt daarom samen met andere overheden druk gewerkt aan de Schaalsprong OV. Zoetermeer scoort als fietsstad hoog. Een aandachtspunt betreft fietsvoorzieningen bij 50 kilometer per uur wegen. We scoren daarbij wel hoger dan in Nederland, maar dit is wel een punt van aandacht.