

Resultaat enquête mobiliteitstransitie

Mei 2024

Inhoud

Aanleiding	1
Toelichting enquêtevragen.....	2
Opbrengst enquête algemeen.....	2
Opbrengst open vragen	4
Opbrengst meerkeuze vragen	6

Aanleiding

Hoe houden we Amersfoort, Hoogland en Hooglanderveen gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen, ook met een groeiend aantal inwoners? Dat schrijft de gemeente op dit moment op in een nieuw mobiliteitsbeleid. Om een grote groep bewoners en stakeholders de gelegenheid te bieden mee te denken over dit onderwerp, vroegen wij hen via een online vragenlijst hun mening te geven over de beleidskeuzes die we willen maken rond de volgende thema's: verdichten, verbinden, verknopen, veraangename, verleiden en verschonen. Wij wilden graag hun aandachtspunten en ideeën ophalen voor dit beleid.

Men kon de vragenlijst invullen van 29 april t/m 12 mei 2024. De vragenlijst stond gepubliceerd op MetAmersfoort.nl. We brachten de vragenlijst via verschillende kanalen onder de aandacht. We adverteerden via de social mediakanalen van de gemeente Amersfoort, verspreidden een nieuwsbericht, plaatsten tweemaal een artikel in Stadsberichten en namen het bericht op in de Amersfoortmail. In totaal hebben 271 mensen de enquête ingevuld. Dit is een gemiddelde respons. Omdat het om een open vragenlijst ging, die iedereen kon invullen, zij de resultaten niet representatief voor de inwoners van Amersfoort.

Op 4 april 2024 organiseerden we een Mobiliteitscafé waar de aanwezigen ook hun mening konden geven over dezelfde thema's. De opbrengst van de enquête en van het mobiliteitscafé nemen we mee bij de uitwerking van ons mobiliteitsbeleid.

Toelichting enquêtevragen

Voor enquête is een opzet gekozen die aansluit bij de participatie tijdens het mobiliteitscafé van 4 april. Net zoals bij het mobiliteitscafé van 4 april werden de volgende 3 vragen gesteld bij 6 onderwerpen: verdichten, verbinden, verknopen, veraangename, verleiden en verschonen.

1. Wat levert het je op?
2. Wat heb je nodig?
3. Wat zijn je aandachtspunten?

Elk onderwerp begon met een korte toelichting op de voorgenomen beleidskeuzes rond dat specifieke onderwerp gevolgd door de bovengenoemde vragen. De antwoorden die deelnemers aan het Mobiliteitscafé op de schrijftafels schreven bij de 6 themahoeken, zijn omgezet in de antwoordopties bij deze vragen. Vraag 3 naar aandachtspunten sloot af met een open antwoord mogelijkheid voor eigen aandachtspunten. De vragenlijst eindigde met een algemene open vraag over wat men verder nog kwijt wilde

Opbrengst enquête algemeen

Het aantal aangevinkte antwoordopties verschilde per vraag. Gemiddeld kreeg de vraag naar aandachtspunten de hoogste respons, gevolgd door de vraag wat mensen nodig hebben. De vraag naar wat het voor de respondent opleverde, had de laagste respons en werd soms overgeslagen, omdat men de antwoorden te sturend vond. De resultaten liggen bij elk onderwerp over het algemeen redelijk dicht bij elkaar. Vooral bij vraag 1. Een paar antwoordopties sprongen eruit. Hieronder staan de meest gekozen antwoordopties voor de gehele enquête van vraag 1 op een rij:

- Een fijne omgeving om te verblijven
- Een groene stad.
- Schone lucht.
- Snel met het OV reizen.
- Betere fietsroutes.
- Meer ruimte om hitte op te pakken.
- Meer ruimte voor groen in straat.

Bij vraag 2 en 3 sprongen een paar onderwerpen eruit. Antwoordopties over het Openbaar Vervoer (OV) koos men het meest. De respondenten vinden het OV erg belangrijk en zien dit graag verbeteren. Een ander vaak gegeven antwoord is verkeerslichten met voorrang voor fietsers en voetgangers. Ook toegankelijkheid voor ouderen of minder validen werd vaak genoemd. Hieronder staan de meest gekozen antwoordopties van vraag 2 en 3 op een rij:

- Betrouwbaar OV-netwerk, dat vaak rijdt, ook op weekenddagen en buiten de spits;

- Betaalbaar OV voor iedereen;
- Buslijnen die wijken verbinden (niet alles via centraal station);
- Duidelijke en tijdige informatie over het OV, ook voor slechtzienden;
- Verkeerslichten met voorrang voor voetgangers en fietsers;
- Toegankelijkheid voor ouderen, minder validen;
- Brede stoepen met meer groen;
- Betere fietsroutes naar de wijken en naar buiten de stad (doorfietsroutes);
- Handhaving op naleving autosnelheden;
- Handhaving op plaatsing deelscooters;
- Laagdrempelige en toegankelijke deelvervoervoorzieningen;
- Oog voor beroepsgroepen die aangewezen zijn op de auto, ook als dat meerdere per huishouden zijn;
- Schoolexcursies met fiets of lopend;
- Netcongestieproblemen;
- Slimme laadinfra;
- Milieuzone voor vervuilende scooters.

Opbrengst open vragen

De antwoorden op de open vragen hebben we gerubriceerd naar onderwerp. Hieronder leest u een samenvatting van de antwoorden bij de tien meest genoemde onderwerpen.

Fietsen en Lopen

Betere fietsveiligheid is een belangrijk aandachtspunt, speciaal voor kinderen. En het zorgen voor voldoende fietsenstallingen. Er is kritiek op regels en beperkingen die fietsen ontmoedigen. Naast het verzoek om snelle fietsers van het fietspad naar de autobaan te verplaatsen. Ook mag voetgangerstoegankelijkheid niet ten koste van fietstoegankelijkheid gaan en andersom. Subsidies om fietsen aan te moedigen wordt genoemd. Andere voorstellen zijn onder meer het oprichten van gemeentelijke fietsmakers, het verbreden van fietspaden en het verbeteren van oversteekmogelijkheden. Er is ook kritiek op het gebruik van fatbikes en bakfietsen op fietspaden.

Openbaar Vervoer

Meerdere deelnemers pleiten voor gratis of betaalbaar OV en de wens dat het openbaar vervoer vaker rijdt. De snelheid moet ook omhoog. Er is een wens dat het OV niet alleen het centrum, maar de hele stad goed bereikbaar maakt, inclusief het idee voor een sneltram van Amersfoort Noord naar het centrum en nachtverbindingen met steden als Utrecht en Amsterdam. Iemand noemt het idee voor een mobiel karretje voor mensen die minder mobiel zijn, geïnspireerd door een voorbeeld uit Deventer. Het belang van het handhaven van vlotte OV-banen wordt daarnaast benadrukt om zo het OV aantrekkelijker te maken dan de auto. Er zijn ook opmerkingen dat slecht OV hen tegenhoudt om de auto te laten staan.

Deelmobiliteit

Deelnemers hadden verschillende meningen over de uitbreiding en verbetering van deelmobiliteit. Enkele belangrijke punten zijn: zo snel mogelijk uitbreiden (ook elektrische fiets en bakfiets) en het gratis en betaalbaar maken. Een belangrijk aandachtspunt is de deelscooters die zomaar ergens staan en dat daardoor de openbare ruimte verrommelt. Maar ook wordt genoemd dat deelmobiliteit het autogebruik juist zou stimuleren. Het betrekken van ervaringsdeskundigen bij het verbeteren van de diensten is een voorstel dat iemand doet. Anderen benadrukken het belang van het vergroten van servicegebieden en het gebruik van bestaande fietsrekken als hubs voor scooters. Er zijn ook respondenten die aangeven geen behoefte te hebben aan deelauto's vanwege het bezit van een eigen auto en fiets en kritisch staan tegenover over het verdienmodel van deelvervoerbedrijven.

Inclusiviteit: iedereen moet mee kunnen doen

Er is veel aandacht voor kwetsbare groepen bij de deelnemers. Men noemt de noodzaak van oplossingen voor mensen die niet kunnen fietsen of het openbaar vervoer kunnen gebruiken om naar werk te gaan of andere plekken te bereiken. Ook is er aandacht voor betaalbaarheid van vervoer voor mensen met weinig inkomen. Verder wordt gepleit voor toegankelijke paden en wegen voor rolstoelen, rollators en scootmobielen, en er wordt gewezen op de noodzaak om rekening te houden met mensen die alleen met de auto kunnen reizen vanwege lichamelijke beperkingen.

Vergroenen straat

Meerdere deelnemers benadrukken het belang van groen voor het welzijn van mensen en pleiten voor het behoud en herstel van groene plekken, zoals parken en oude grachten. Men vindt ook dat stukken die nu groen zijn, groen moeten blijven en dat de stadsring weer een park moet worden net zoals vroeger. Er is ook aandacht voor het maken van groene verbindingzones en wandelgebieden aan de randen van de stad. En het idee voor subsidies voor groen in armere wijken en het plaatsen van nestkastjes voor insecten kwam langs. Verder is er weerstand tegen meer woningbouw binnen de stad vanwege verstening en benadrukt men de noodzaak van groen en water om steden leefbaar te houden, vooral als je kijkt naar steeds hetere zomers. De kwaliteit van het groen is ook genoemd, met een voorkeur voor echte bomen en inheemse diversiteit aan beplanting.

Hubs

Een aantal deelnemers zegt liever geen Hubs te willen. Ook zijn er zorgen over de veiligheid van Hubs. Hubs moeten niet te ver weg zijn en er is zorg over filevorming naar de Hubs. Hubs moeten meer functies hebben volgens de een, niet alleen asfalt, maar ook groen, zonnepanelen en winkels. Een ander stelt voor om onder nieuwbouw parkeergarages te maken

Parkeren

Respondenten benadrukken de behoefte aan meer of voldoende parkeerplekken vlakbij huis, vooral voor bezoekers en bij het laden en lossen. Ook bij winkels. Betaalbaarheid van parkeergarages, betaald parkeren en parkeervergunningen zijn belangrijke punten van aandacht. Ook voor bezoek en mantelzorgers. Er is daarnaast een voorstel voor het ontmoedigen van het bezit van een tweede auto door hogere kosten. Verder vraagt men aandacht voor de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen voor specifieke groepen, zoals mantelzorgers. Maar ook voor het behoud van groene ruimtes ten koste van parkeerplekken. Een ander zegt dat je pas kunt vergroenen als de plek op straat echt vrijkomt. Betaald parkeren in wijken rond het centrum is nodig zegt de een, terwijl anderen dit niet nodig te vinden voor noordelijke wijken.

Wegenstructuur

Er is verdeeldheid over het idee om de snelheid aan te passen naar 30 km. En hoe dat moet worden gehandhaafd. Daarnaast maakt men zich zorgen om de bereikbaarheid van de wijken en de stad. Ook voor plekken zoals bouwmarkten.

Rond de stadsring zijn verschillende ideeën en zorgen. Smaller maken werkt volgens een aantal niet, omdat er nu al problemen zijn. Er is zorg over de doorstroming. Waar gaat het autoverkeer heen als de stadsring smaller wordt? Ontstaat er geen sluiptverkeer? Sommigen vinden dat de stadsring smaller moet worden. Ook wordt gepleit voor busbanen en een groene golf bij stoplichten. Een ander idee is het ondergronds maken van de stadsring.

Feedback enquête

Meerder deelnemers hadden kritiek op de vragenlijst. Ze vonden de antwoorden te sturend en zagen het meer als communicatiemiddel om de visie van de gemeente te verspreiden.

Toelichting onderwerpen meerkeuze vragen

Hieronder staat de uitleg per onderwerp voor onze ideeën voor mobiliteit. Wil je een versie van de samenvatting van de resultaten inclusief de grafieken met gegeven antwoorden? Stuur dan een email naar mobiliteitstransitie@amersfoort.nl. De versie met grafieken mogen wij niet publiceren vanwege regels voor toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Verdichten - Samenhang tussen verkeer en ruimte

- Nieuwbouw vindt zoveel mogelijk binnen de stad plaats op locaties die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Het worden wijken die vooral ingericht worden voor lopen en fietsen en er is weinig parkeerruimte. Om overloop van parkeren naar omliggende wijken te voorkomen, wordt daar snel betaald parkeren ingevoerd.
- Bestaande wijken zijn niet allemaal hetzelfde: voetgangers zijn in het centrum het allerbelangrijkste, daarbuiten is vooral extra aandacht nodig voor plezierige en veilige fietsroutes. De meest noordelijke wijken van de stad hebben vooral baat bij snel openbaar vervoer en doorfietsroutes.

Verbinden - Vlot te voet, op de fiets en in de bus, rustiger rijden met de auto

- We maken routes voor voetgangers en fietsers sneller terwijl we de maximumsnelheid voor autoverkeer verlagen. Daardoor wordt het aantrekkelijker om te lopen en te fietsen en bovendien veiliger. Op kaartbeelden is concreet aangegeven wat we op de verschillende netwerken concreet willen doen.
- Om de bus aantrekkelijker te maken als alternatief voor de auto, zullen steeds meer bussen via snellere routes rijden. Op belangrijke busroutes blijft de maximumsnelheid voorlopig 50 km/h (zie kaart met maximumsnelheden).

Verknopen - Knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs

- De belangrijkste knooppunten in de stad zijn de stations. Overstappen op bus of fiets wordt nog makkelijker gemaakt (bijvoorbeeld door uitbreiding van fietsenstallingen) en de stationsomgeving wordt aantrekkelijker gemaakt. Belangrijke bushaltes krijgen ook meer voorzieningen zoals fietsenstallingen, deelvervoer, en soms ook watertappunten of pakketkluisen.
- Aan de rand van de stad komen hubs (transferia) waar je kunt overstappen van auto op openbaar vervoer of deelvervoer. In de wijken zoeken we naar geschikte locaties voor kleinere buurt- en wijkhubs met verschillende vormen van deelvervoer en buurtvoorzieningen.

Veraangenamen - Mens centraal in openbare ruimte: levensaders

- Belangrijke routes (levensaders) worden ingericht als aangename straten met verschillende functies en ontmoetingsplekken. Dit is maatwerk. Het wordt als randvoorwaarde meegenomen op het moment dat een straat (ook om andere redenen) moet worden aangepakt (zoals Noordewierweg en Stationsstraat).
- De Stadsring moet een stuk groener worden en minder een barrière. We onderzoeken nog hoe we dat het beste kunnen bereiken, maar waarschijnlijk wordt de Stadsring smaller (minder rijstroken) met kruispunten waar je makkelijker kan oversteken en waar auto's minder snel kunnen rijden.

Verleiden – Aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding

- De gemeente helpt mensen met concrete stimuleringsprogramma's die hun helpen om andere keuzes te maken (bijvoorbeeld acties om gratis deelmobiliteit te proberen of hulp om de straat groen in te richten).
- Aan de andere kant proberen we ook te sturen, vooral met parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is erop gericht dat mensen bewuster gaan nadenken of het bezit en gebruik van een auto wel echt nodig is. Bij invoering van betaald parkeren, krijgen bewoners voor hun eerste auto een goedkope vergunning (€ 30,- per jaar), maar voor een tweede of derde auto zal een vergunning duurder worden.

Verschonen - Overgang naar mobiliteit zonder uitlaatgassen

- De gemeente zorgt ervoor dat er voldoende locaties zijn voor laadpalen en maakt een plan om vraag en aanbod van elektriciteit goed op elkaar af te stemmen. De bevoorrading van het kernwinkelgebied mag binnenkort niet meer met voertuigen met een verbrandingsmotor. Over een paar jaar geldt dit voor de hele binnenstad en dan ook voor taxi's in de binnenstad.