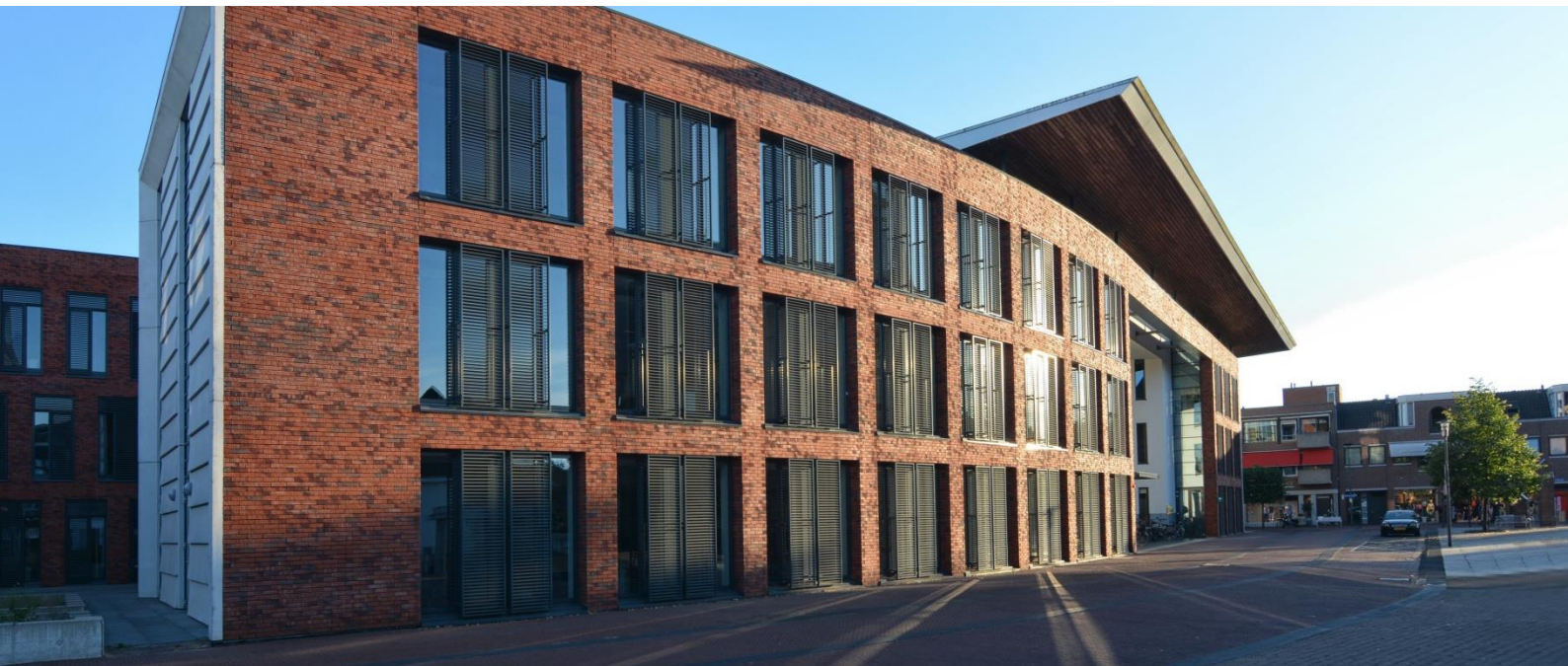


Gemeente Rijssen-Holten

Participatieverslag

Mobiliteitsvisie



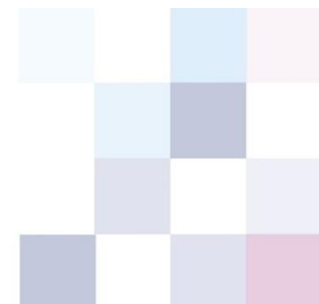
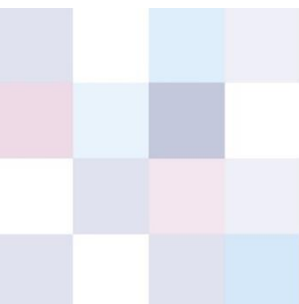
Fabian Ophoff

6-6-2024



Inhoudsopgave

Participatieverslag en mobiliteitsvisie.....	3
Inleiding.....	3
Participatie	3
Betrokken belanghebbenden & participatieniveau	5
Deel 1: Eerste participatieronde.....	7
Ingebrachte meningen en standpunten	7
Op welke wijze hebben we de informatie verwerkt?	12
Deel 2: Burgerparticipatie.....	13
Doel van het onderzoek.....	13
Methode.....	14
Werving.....	14
Kenmerken van de respondenten.....	15
Analyse.....	15
Kwalitatief oordeel over de openbare ruimte.....	17
Verkeersveiligheid	17
Openbare laadpalen.....	18
Parkeerplekken	19
Planten, bomen en gras.....	19
Speelvoorzieningen.....	20
Ruimte om elkaar te ontmoeten.....	21
Ruimte om te ontspannen	21
Conclusie en aanbevelingen.....	22





Verplaatsingsgedrag	23
Mobiliteit binnen 5 kilometer	23
Vervoer naar werk of school.....	23
Vervoer naar het centrum.....	24
Openbaar vervoer.....	25
Conclusie en aanbevelingen.....	25
Deelmobiliteit	26
Zijn hubs een verbetering in de manier van reizen?	26
Hubs in de omgeving	27
Effect van hubs op gebruik van de auto.....	27
Deelauto.....	28
Minder vaak de auto nodig	29
Conclusie en aanbevelingen.....	29
flexRRReis (voorheen TwentsFlex)	30
Bekendheid.....	30
Gebruik op dit moment	30
Toekomstig gebruik	30
Conclusie en aanbevelingen.....	31
Fietsen en wandelen	32
Wandelen.....	32
Fietsen	32
Wat is er nodig om meer te wandelen?	33
Wat is er nodig om meer te fietsen?	33



Conclusie en aanbevelingen.....	33
Inrichting van de leefomgeving.....	34
Voorkeuren voor functies.....	34
Eenrichtingsverkeer	36
Conclusie en aanbevelingen.....	37

Participatieverslag en mobiliteitsvisie

Inleiding

In 2023 startten we het proces voor het opstellen van een visie op mobiliteit en bijbehorend uitvoeringsprogramma op. De visie op mobiliteit is een integrale visie voor het thema mobiliteit geworden. Daarbij biedt de visie een oplossing voor bestaande knelpunten en geeft de visie richting voor verwachte trends en ontwikkelingen. Ook het Rijk en de provincie Overijssel hebben mobiliteitsvisies en -beleid. Deze moeten op elkaar aansluiten. Daarnaast zijn de eerdere mobiliteitsplannen geëvalueerd. Conclusies en aanbevelingen uit deze evaluatie hebben gediend voor de visie op mobiliteit. Dit allemaal gecombineerd heeft ondersteuning geboden om een nieuwe koers te bepalen met deze nieuwe mobiliteitsvisie.

Participatie

Naast interne expertise en ambitiebepaling vanuit ons bestuur is het ook wenselijk om input vanuit onze partner, inwoners en ondernemers op te halen. In het participatieplan is de participatieaanpak beschreven (zie bijlage). In dit participatieverslag is een overzicht opgenomen van de participatiestappen die hebben plaatsgevonden voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten, c.q. de mobiliteitsvisie.



Dit verslag bevat:

- Een overzicht van de betrokken belanghebbenden;
- Het gekozen participatieniveau en de motivatie voor deze keuze;
- De door belanghebbende ingebrachte meningen en standpunten;
- De motivering hoe deze meningen en standpunten zijn verwerkt;
- De opgehaalde input vanuit het burgeronderzoek.



Betrokken belanghebbenden & participatieniveau

Participanten	Participatieniveau	Rol	Onderdeel
Collega's uit diverse vakdisciplines	Adviseren	Meedenken	Totaal
College B&W + Belangenorganisaties - Adviesraad Sociaal Domein (ASD) - VVN Rijssen - Buurtbusvereniging - Brandweer - GGD - Waardenborch - Gebiedscoördinator buitengebied	Adviseren	Meedenken	Totaal
Wergroep Mobiliteit	Adviseren	Meedenken	Bedrijventerreinen
Afvaardiging winkeliersverenigingen HABI/HHV (Centrumondernemers)	Adviseren	Meedenken	Centrumgebieden
Vragenlijst onder inwoners	Raadplegen	Mening geven	Totaal

Toelichting:

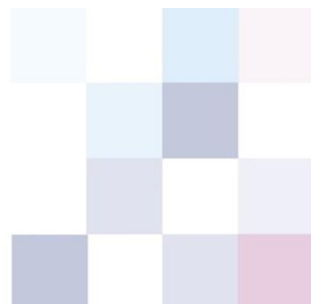
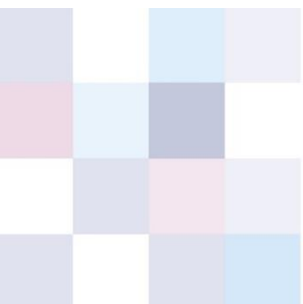
Bij het opstellen van de visie op mobiliteit is niet gestart vanuit een blanco situatie. Bestaande beleidsuitgangspunten uit bijvoorbeeld de strategische visie, het coalitieprogramma en de duurzaamheidsvisie, dienen samen met landelijk en provinciaal beleid als input voor het verdere participatietraject. Om deze reden is gestart met een interne workshop met collega's vanuit diverse vakdisciplines.

De resultaten van deze sessie hebben gediend als input voor de opvolgende workshops met belangenorganisaties, het College B&W, de Wergroep Mobiliteit en de afvaardiging HABI/HHV. Alle bovengenoemde betrokkenen zien wij als adviseur binnen dit proces. Dit betekent dat we de opgehaalde informatie zo veel mogelijk verwerken, maar dat er ruimte is om hier (gemotiveerd) van af te wijken.



Bijvoorbeeld omdat technische en ruimtelijke randvoorwaarden bepalend zijn in de uitgangspunten of het ontstaan van conflicten onderling de uitgangspunten.

Aanvullend is in een opvolgend stadium een vragenlijst uitgezet onder inwoners van de gemeente Rijssen-Holten. Deze participatieronde heeft de doelen om aanvullende input op te halen onder onze inwoners en meningen te peilen. De opgehaalde mening zijn vooral bedoeld voor verdere vormgeving van het uitvoeringsprogramma, welke opvolgend is aan de mobiliteitsvisie.





Deel 1: Eerste participatieronde

Ingebrachte meningen en standpunten

Workshop Collega's diverse vakdisciplines

Tijdens deze sessie per hoofdgebied (centrumgebieden, woonwijken, bedrijventerreinen en buitengebied) opgehaald welke onderwerpen er volgens hen meegenomen zou moeten worden in de visie op mobiliteit. Vanuit 4 groepen is hiervoor per deelgebied een top 5 geformuleerd. Per twee groepen is op basis van 'hun' top 5, gekomen tot een gezamenlijke Top 5. De uitkomsten zijn plenair besproken en samengevat.

<p><u>Centrumgebieden</u></p> <p>Groep 1&2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goede balans tussen bereikbaarheid en verblijfsruimte - Goed faciliteren voetgangers - Faciliteren fietsinfrastructuur - Ruimtelijke ontwikkelingen relatie met mobiliteit - Parkeerfaciliteiten (autoluw centrum) <p>Groep 3&4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fietsstimulering en daarbij horende voorzieningen - Logistieke toegankelijkheid (blok- en venstertijden, overstappunten bevoorrading) - Bezorgservice van horeca - Handhaving van de opgestelde regels in centra - Laadvoorzieningen aan de rand 	<p><u>Woonwijken</u></p> <p>Groep 1&2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Fietsinfrastructuur - Laadinfrastructuur - Parkeerinfrastructuur - Wandelinfrastructuur <p>Groep 3&4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Blik uit de straat - Meer richting woonerven - Ontsluiting van woonwijken (wegprofielen- en inrichting) - Parkeren op afstand (parkeren clusteren met andere voorzieningen) - Leefkwaliteit boven parkeren (verder lopen naar auto)
<p><u>Bedrijventerreinen</u></p> <p>Groep 1&2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid en doorstroming van het bedrijventerrein - Beter benutten van de ruimte - Parkeervoorzieningen - Stadslogistiek en groen - Fietsinfrastructuur <p>Groep 3&4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stimuleren woon-werkverkeer op de fiets - Externe ontsluitingen bedrijventerrein (om de stad heen) - Truckparking inclusief waterstofhubs - Verlagen van maximumsnelheden naar 30 km/h van onderliggende wegen - Parkeren op eigen terrein + adequate handhaving - Afvangen van goederen voor (her)distributie. 	<p><u>Buitengebied</u></p> <p>Groep 1&2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recreatie en toerisme (routenetwerk) - Veiligheid van landbouwvoertuigen vs. Fietsers - Sluiproutes- en verkeer - Transitie van het buitengebied en nieuwe verkeersstromen - Openbaar Vervoer (Regulier busvervoer + Flexhaltes) <p>Groep 3&4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tegengaan sluipverkeer - Behoud van het landelijk karakter - Fiets- en wandelnetwerken ((intern of extern)recreatief) - Voldoende passeervoorzieningen t.b.v. LBV - Veilige schoolfietsroutes



Vervolgens zijn op basis van de opbrengsten dilemma's en koppelkansen benoemd:

Dilemma's	Koppelkansen
Bereikbaarheid van gebieden en behoud van natuur	Parkeren combineren met aantrekkelijke voorzieningen bij parkeergelegenheden
Interne bereikbaarheid van woonwijken tegenover het autoluw maken door voertuigen centraal te stallen	Het integreren van wandel- en 'gezondheids'-routes in en om woonwijken in de richting van centrum en buitengebied
De snelheid waarin (duurzame) ontwikkelingen van de grond komen door wisselwerking tussen infrastructurele beschikbaarheid en lokale behoeften	Deelmobiliteit gebruiken om ruimte beter te kunnen benutten in het centrum
De woonfunctie in centrumgebieden in combinatie met parkeergelegenheden vs. vergroening en verduurzaming in het centrum	Het beter benutten van parkeergelegenheden binnen of om het centrum
	Meervoudig ruimtegebruik ten behoeve van vergroening en duurzaamheid
	Verduurzaming van energie-inwinning met zonnepanelen in combinatie met parkeergelegenheden

Workshop College B&W + belangenorganisaties

De opgehaalde informatie vanuit de workshop met collega's heeft als input gediend voor de workshop met college en belangenorganisaties. Tijdens deze workshop zijn in 4 groepen per deelgebied 3 stellingen behandeld. Per stelling kon een waarde aangegeven worden op een schaal van 1 (helemaal oneens) tot 13 (helemaal eens). Via argumenten en eventuele heroverweging is getracht per stelling te komen tot een gezamenlijke waarde per groep. In de bijlage 2 & 3 is een totaaloverzicht opgenomen. Hieronder volgt een samenvatting per deelgebied.

Centrumgebieden	Conclusie
Stelling 1:	
De verblijfskwaliteit in de centrumgebieden moet worden verbeterd	Verbeteren van verblijfskwaliteit in centrum is belangrijk. Verblijf is belangrijk. Wel voor auto's toegankelijk houden. (Schil)
Stelling 2:	
Toegankelijkheid van de centrumgebieden moet gericht zijn op langzaam verkeer	Toegankelijkheid van de centrumgebieden moet gericht zijn op langzaam verkeer In het centrum rekening houden met mindermobiele mensen en hulpdiensten.



	Beter promoten alternatieve vervoerswijzen, zoals TwentsFlex
	Daarnaast blijft afhankelijkheid van de auto bestaan dit vraagt o.a. om goed en gratis parkeren
Stelling 3:	
Grote vrachtwagens hebben niks te zoeken in de centrumgebieden	Grote vrachtwagens horen niet meer in het centrum.
	Ondernemers moeten anders nadenken over bevoorrading.
	Overslag van goederen naar kleiner vervoer zoals busjes of bakfietsen.

Woonwijken	Conclusie
Stelling 1:	
We kiezen voor kindvriendelijke wijken	Kindvriendelijke wijken vinden we belangrijk, maar we kennen meer doelgroepen (ook ouderen en ouders)
	Woonwijken zijn plekken van leven, verblijven en ontmoeten.
	Auto's zijn nog welkom, maar eerder te gast dan leidend.
Stelling 2:	
We kiezen voor groenvoorzieningen in wijken	Het belang van groenvoorzieningen in woonwijken wordt onderkend, draagt bij aan de kwaliteit van leven.
	Investeren in hoogwaardige groenvoorzieningen
	De auto uit de wijk is echter een stap te ver en we blijven faciliteren in openbare (parkeer)voorzieningen
Stelling 3:	
We kiezen voor voetgangers en fietsers in wijken	De auto is té veel aanwezig in de wijk. Minder auto's zullen bijdragen aan fijner wonen.
	Auto blijft belangrijk voor inwoners, zowel voor minder validen als forenzen.
	We gaan fietsen en wandelen bevorderen, en tegelijkertijd de auto ontmoedigen.

Bedrijventerreinen	Conclusie
Stelling 1:	
	Ondernemen is de primaire functie.
	Bereikbaarheid voor bedrijventerreinen is essentieel.



We verbeteren de verkeersveiligheid op bedrijventerreinen	Afname van toegankelijkheid minder belangrijk dan toename van verkeersveiligheid.
Stelling 2:	
We kiezen voor groenvoorzieningen op bedrijventerreinen	Beschikbare ruimte op bedrijventerreinen is beperkt.
	Toename van groenvoorzieningen is belangrijk, daarvoor wordt voornamelijk gezocht in de openbare ruimte
	Openbare ruimte slim inrichten, dubbelgebruik faciliteren.
Stelling 3:	
We bevorderen het fietsgebruik voor woon-werkverkeer	Fietsgebruik voor werknemers is belangrijk
	Fietsen zó aantrekkelijk mogelijk maken (verleiden) dat de auto niet meer interessant is om voor kortere afstanden te gebruiken.
	Werkgevers en gemeente hebben een gedeelde verantwoordelijkheid om fietsgebruik te stimuleren.
	Bereikbaarheid (met de auto als met OV) voor werknemers buiten de gemeente moet gewaarborgd blijven.

Buitengebied	Conclusie
Stelling 1:	
We zetten in op een recreatief aantrekkelijk buitengebied	Recreatief in samenhang met agrarisch.
	Het buitengebied is een dynamische omgeving.
	Het is niet of / of maar én / én; het moet een mix zijn.
Stelling 2:	
We beschermen de kwetsbare verkeersdeelnemers in het buitengebied	Kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen in het buitengebied is belangrijk.
	Er zijn veel spelers en we kunnen niet alles laten wijken.
	Fysieke maatregelen toepassen in aanvulling met zachtere maatregelen zoals handhaving en gedragsverandering / bewustwording.
Stelling 3:	
We weren het sluipverkeer in het buitengebied door fysieke maatregelen	Sluipverkeer in het buitengebied is ongewenst.
	Bewoners, hulpdiensten en bezoekers mogen geen leed ondervinden van beperken sluipverkeer
	Juridisch afdwingen van sluipverkeer.
	Draagvlak voor fysieke maatregelen verschilt.



Workshop werkgroep mobiliteit

(HIG, KWR, Bij de tijd) en afvaardiging winkeliersvereniging HABI/HHV

Bovenstaande werkwijze is in twee aparte sessie met de werkgroep mobiliteit voor bedrijventerreinen en een afvaardiging van de winkeliersverenigingen voor de centrumgebieden herhaald. Hieronder volgt een samenvatting per deelgebied.

Bedrijventerreinen	Werkgroep mobiliteit
Stelling 1:	
We verbeteren de verkeersveiligheid op bedrijventerreinen	Belang van bedrijven staat voorop.
	We willen verbeteren op verkeersveiligheid (medewerkers belangrijk kapitaal), maar het bedrijventerrein moet ook bereikbaar blijven
	Gaat een stap aan vooraf-> het goed scheiden van verkeersstromen
Stelling 2:	
We kiezen voor groenvoorzieningen op bedrijventerreinen	Trots op Rijssen-Holten-> uitstraling van gebouwen en bedrijventerreinen. Aankleden in groen
	Groen mag niet ten koste gaan van parkeren
	Wel voor groen (groen is mooi) maar het moet binnen de perken blijven (niet overdrijven)
Stelling 3:	
We bevorderen het fietsgebruik voor woon-werkverkeer	Heel belangrijk!
	Beperken parkeerplekken, vitaliteit (gewone fiets), sociaal (samen fietsen)!
	Fietsen is belangrijk op het bedrijventerrein, maar bewaken dat het bedrijventerrein niet te veel georiënteerd is op de fiets.
	Balans vinden tussen auto, logistiek en fiets, wandelen
Centrumgebieden	HABI - HHV
Stelling 1:	
De verblijfskwaliteit in de centrumgebieden moet worden verbeterd	Weinig tot geen auto's in het centrum
	Typische consument wil dicht bij de winkels parkeren. Genuanceerd beeld.
	Centrum Holten is compacter met andere insteek op autobereikbaarheid.
	Holten is hoogdrempeliger.
Stelling 2:	

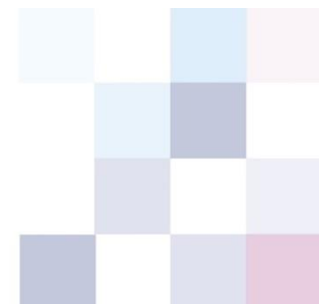
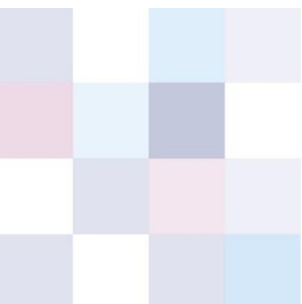


Toegankelijkheid van de centrumgebieden moet gericht zijn op langzaam verkeer	Voornaamst deel (75%) komt van buiten Rijssen om te winkelen.
	Aantal parkeerplaatsen blijft beperkt.
	Regiobezoeker komt niet met de fiets.
	Voorzieningen moeten voldoende aanwezig zijn zoals fietsparkeren.
Stelling 3:	
Grote vrachtwagens hebben niks te zoeken in de centrumgebieden	Flinke uitdaging. Seizoensgebonden problematiek.
	Blok- en venstertijden (Holten)
	Laad- en los-zone locatie Haarstraat
	Ga naar collectieve haal- en brenglocaties buiten de kom of buiten de centrumgebieden.

Op welke wijze hebben we de informatie verwerkt?

De opgehaalde informatie uit de verschillende deelsessies heeft veel inzicht gegeven in de belangen die er spelen binnen de verschillende deelgebieden en de wijze waarop mobiliteit hierin een rol speelt. We hebben deze informatie een belangrijke positie gegeven bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten, c.q. de mobiliteitsvisie.

Dit participatieverslag dient enerzijds als terugkoppeldocument richting deelnemers van de verschillende sessies en anderzijds als checklist voor de op te stellen Nota van Uitgangspunten en in het verlengde hiervan, de visie en het uitvoeringsprogramma mobiliteit. We hopen hierbij dat dit verslag en de wijze waarop de informatie betrokken is in het opstellen van de Nota van Uitgangspunten herkenning oproept. We hebben de participanten de gelegenheid gegeven om op dit verslag te reageren om deze reacties vervolgens verder te verwerking richting de uitwerking van de visie op mobiliteit.





Deel 2: Burgerparticipatie

Als gemeente werken we aan de leefbaarheid op lange termijn en betrekken daarbij onze partners en inwoners. Rijssen-Holten wil optimaal gebruik maken van de kracht, kennis en energie in de samenleving. Met participatie geeft de gemeente haar inwoners een stem en een rol, door uit te nodigen om mee te doen en mee te denken en door goede initiatieven vanuit de samenleving te ondersteunen en te faciliteren.

Doel van het onderzoek

De gemeente is druk bezig om een nieuwe visie te ontwikkelen voor het thema mobiliteit. Inwoners hebben daarbij de mogelijkheid gekregen om meepraten. Dit hebben we gedaan door een digitale vragenlijst te ontwikkelen welke breed is verspreid onder de bewoners van de gemeente Rijssen-Holten.

Het doel van de vragenlijst is om breed op te halen hoe inwoners denken over het thema mobiliteit, welke problemen zij herkennen in hun woonomgeving en hoe de gemeente met oplossingen kan bijdragen aan deze problemen.



Methode

In dit hoofdstuk omschreven hoe de werving van respondenten heeft plaatsgevonden en welke eigenschappen de vragenlijst heeft gehad.

Werving

Het onderzoek is uitgevoerd met een vragenlijst welke digitaal toegankelijk was. Iedereen met interesse kon meedoen aan dit onderzoek.

Bewoners zijn benaderd met een brief gericht aan het huishouden. Via deze brief zijn bewoners uitgenodigd om de vragenlijst in te vullen. De vragenlijst kon meerdere malen worden ingevuld door eenzelfde of verschillende individuen. Er zijn 14.006 adressen aangeschreven. Hiervan zijn er 57 niet ontvangen en / of retour gestuurd naar de gemeente.

Voor de niet-digitaal aangelegde inwoners hebben we de mogelijkheid aangeboden om een fysieke vragenlijst te kunnen invullen. Deze konden opgehaald en ingeleverd worden bij de receptie van het gemeentehuis in Rijssen. De papieren-vragenlijsten zijn digitaal verwerkt. De vragenlijst heeft van medio december tot begin januari 2024 open gestaan en is 3.010 keer ingevuld.

De response op de vragenlijst is **21,49%** ($3010/14006 \cdot 100$).

Er is geen controle op de echtheid van informatie. Zo zijn er geen inloggegevens verstrekt aan individuen en is er geen controle op het dubbel-invullen van vragenlijsten. Hierdoor is niet met zekerheid te zeggen dat alle antwoorden naar waarheid zijn ingevuld.



Kenmerken van de respondenten

De vragenlijst is door ruim 3.000 respondenten ingevuld. Daarbij waren de grootste groepen tussen de 46 en 65 jaar (38%) en 26 tot 45 jaar (32%). Ook hebben ruim 100 jongeren (tot 25 jaar) deelgenomen aan de vragenlijst (3%). 27% van de respondenten waren 65 jaar of ouder. In vergelijking tot de bevolkingskenmerken van Rijssen-Holten komen deze cijfers in zekere mate met elkaar overeen.

Bij de vragenlijst is gevraagd om de postcode van de respondenten. Een eerste indruk geeft aan dat de vragenlijst goed verspreid is ingevuld, waarbij de verhouding tussen Rijssen en Holten in verhouding liggen tot de hoeveelheid inwoners per kern.

De vragenlijst is enkel gericht geweest aan inwoners binnen de bebouwde kom. Zij zijn ook de grootste groep die deel hebben genomen aan de vragenlijst. Wel was de vragenlijst voor iedereen toegankelijk. Daarom hebben ook mensen in het buitengebied én mensen buiten de gemeente deelgenomen aan de vragenlijst. Deze percentages zijn verwaarloosbaar.

Analyse

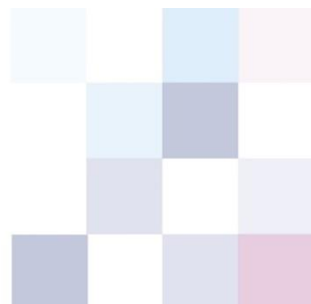
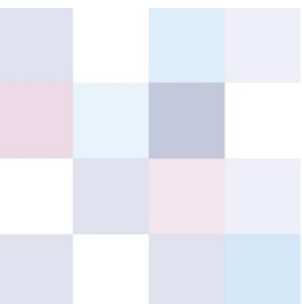
In de vragenlijst zijn zowel open als gesloten vragen gesteld. Veel van deze openvragen hadden een directe link met de daarvoor gestelde gesloten vraag. Deze openvraag diende als verdiepingsslag wanneer een respondent een bepaald antwoord heeft gegeven. De resultaten van de beantwoorde openvragen kunnen worden gebruikt voor het Uitvoeringsprogramma. De gesloten vragen zijn ondersteunend gebruikt voor de vorming van de visie op mobiliteit.

Met 3.010 ingevulde vragenlijsten en een groot aandeel openvragen zijn gegeven antwoorden genormaliseerd / geuniformiseerd. Het doel van dit proces is om de antwoorden met dezelfde betekenis te vertalen naar eenzelfde bewoording. Op deze manier kunnen de antwoorden met elkaar worden vergeleken en wordt het analyseren van de uitkomsten op openvragen mogelijk gemaakt.



In dit hoofdstuk worden de verschillende resultaten per vraag behandeld. Inwoners zijn gevraagd om een beoordeling te geven op de onderstaande thema's. Met het geven van een onvoldoende worden respondenten gevraagd om een verdiepende vraag te beantwoorden, waarmee respondenten de mogelijkheid krijgen om verduidelijking te bieden op de gegeven waardering. Deze verdiepende vragen zijn gesteld in de openvraag-vorm. Omdat openvragen naar eigen inzicht worden ingevuld zijn deze niet direct vergelijkbaar met andere antwoorden. Om deze reden zijn de antwoorden op openvragen gestandaardiseerd / gecodeerd. Hierdoor zijn deze wel met elkaar te vergelijken.

De resultaten worden in twee delen behandeld: eerst wordt er een gemeente-brede mening opgehaald. Vervolgens wordt er per postcodegebied gekeken welke bevindingen zijn gedaan om zo een gebiedsgerichte vertalingsslag te maken. Deze postcodegebieden zijn op basis van de CBS-buurtindeling. Deze rapportage bevat enkel de gemeente-brede opgehaalde mening, gericht op de gesloten vragen.





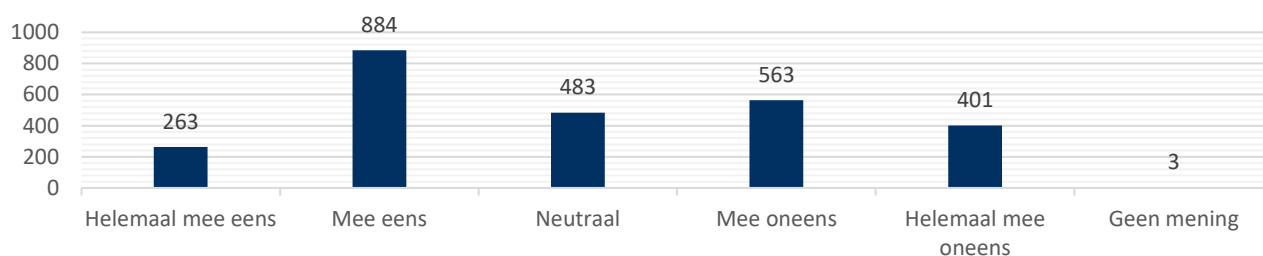
Kwalitatief oordeel over de openbare ruimte

In dit hoofdstuk worden de vragen behandeld welke een kwalitatief oordeel vellen over de openbare ruimte. Het gaat hier over vragen zoals de verkeersveiligheid, parkeren, openbaar laden, groen- en speelvoorzieningen, ruimte om elkaar te ontmoeten en ruimte om te ontspannen.

Verkeersveiligheid

Figuur 1 laat zien dat inwoners verdeeld zijn over de verkeersveiligheid in hun buurt. Over het algemeen zijn inwoners tevreden over de verkeersveiligheid. Wel is te zien dat een grote groep, ruim 900, ontevreden zijn over de verkeersveiligheid of zich hier zorgen over maken. Slechts drie respondenten gaven aan geen mening te hebben. Dit laat zien dat verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is onder de respondenten.

Figuur 1 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning is de verkeersveiligheid goed.'



Aan respondenten die de verkeersveiligheid niet goed vinden is gevraagd waarom ze die niet goed vinden.

Veruit de meeste respondenten hadden opmerkingen over de gereden snelheid. Veel respondenten vinden dat er op de 50-wegen (veel) te hard wordt gereden. Dit geldt met name voor de hoofdwegen binnen de bebouwde kom, zoals de Parkstraat, De Stroekeld, de Wierdensestraat en Larenseweg. Specifiek ouderen geven aan dat zij hierdoor niet altijd meer veilig kunnen oversteken. Een veel voorkomend voorstel is om dit soort straten toe te voegen aan de 30-zones. Daarentegen wordt er ook



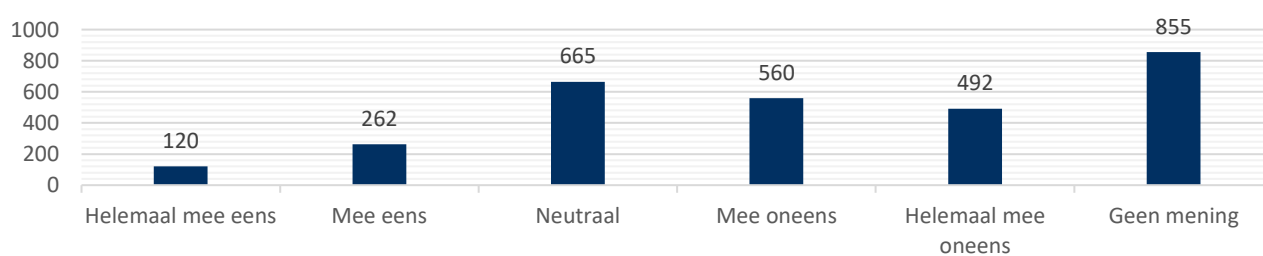
binnen 30-zones te hard gereden volgens de respondenten. Allerlei oplossingen worden voorgesteld, zoals wegversmallingen, drempels en het verhogen van drempels.

Andere bronnen van ergernis zijn parkeren op de stoep, geen richting aangeven, voorrang nemen en te hard rijdende elektrische fietsers.

Openbare laadpalen

Figuur 2 laat zien dat inwoners over het algemeen vinden dat er niet genoeg openbare laadpalen aanwezig zijn in de buurt van hun woning. Veel inwoners (ruim 850) hebben geen mening over deze vraag, waarschijnlijk omdat zij geen elektrische auto hebben. Onderstaande cijfers laten zien dat er vooralsnog onvoldoende openbare laadpalen in de buurt te vinden zijn.

Figuur 2 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning zijn genoeg openbare laadpalen.'



Respondenten vinden dat er niet genoeg laadpalen zijn, geven voornamelijk aan dat er vrijwel geen openbare laadpalen in hun straat aanwezig zijn. Dit houdt niet in dat een laadpaal niet in de directe woonomgeving is, maar geeft wel het signaal af dat de bestaande laadpalen te ver van hun woning zijn. Ook de beschikbaarheid van bestaande laadpalen werd als een vaak voorkomend punt genoemd. Voor een aantal inwoners is dit een belemmering in het aanschaffen van een elektrische auto.

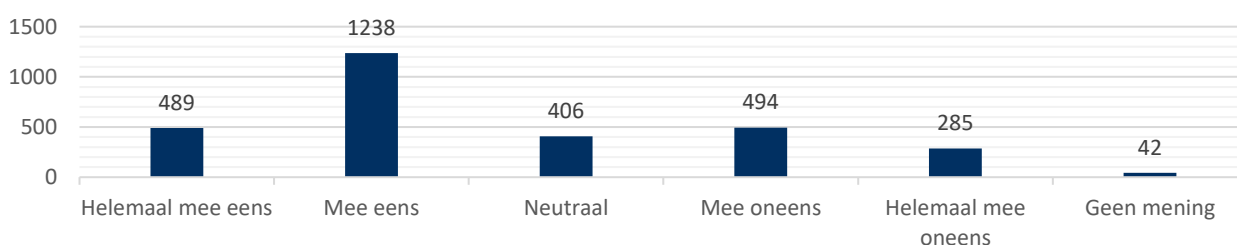
Tenslotte voelen enkele respondenten zich niet voldoende gesteund door de overheid in de energietransitie, bijvoorbeeld door het plaatsen van laadpalen, terwijl de inwoners wel voelen dat zij geacht worden te verduurzamen.



Parkeerplekken

Figuur 3 laat zien dat inwoners het aantal openbare parkeerplekken over het algemeen voldoende vinden, een geluid wat niet vaak wordt gehoord. Over het algemeen wordt er in woonwijken gesproken over een hoge parkeerdruk. Deze stelling laat zien dat dit niet helemaal waar is, maar wel dat sommige inwoners een hogere parkeerdruk ervaren dan anderen. Dit kan liggen aan de hoeveelheid auto's, de type woning die mensen bezitten of de wijk waar men in woont.

Figuur 3 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning zijn genoeg openbare parkeerplekken.'



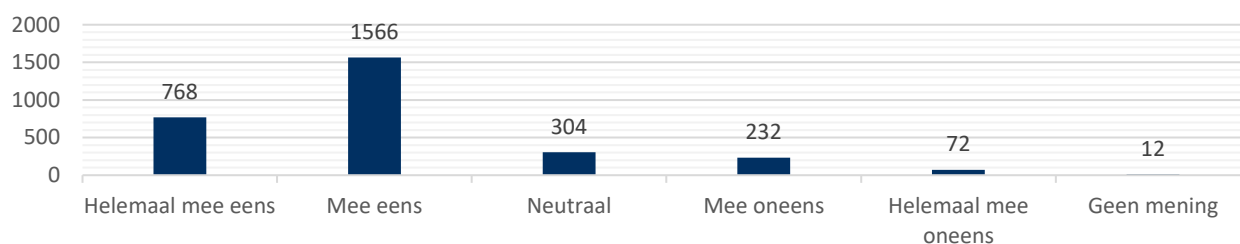
Over het algemeen geven respondenten aan dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in hun woonomgeving. Woonwijken beschikken over het algemeen over voldoende parkeerplaatsen om de hoeveelheid auto's van inwoners op te vangen. Wel laat zien dat er de laatste jaren steeds meer auto's bij zijn gekomen, waardoor het drukker is geworden op de parkeerplaatsen. Vooral in de weekenden ontstaan er irritaties door geparkeerde bouwbusjes in woonwijken, foutgeparkeerde auto's en hinderlijk parkeergedrag. Daarnaast geven veel respondenten aan dat ze bereid zijn om een stuk van de voortuin op te offeren om daar te mogen parkeren.

Planten, bomen en gras

Figuur 4 laat zien dat de meeste inwoners vinden dat in de buurt van hun woning genoeg planten, bomen en gras zijn. Slechts 10% van de inwoners is ontevreden over de hoeveelheid groen in hun woonomgeving.



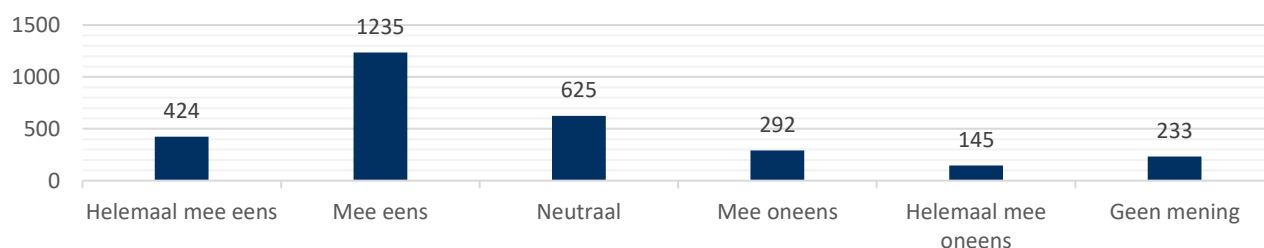
Figuur 4 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning zijn genoeg planten, bomen en gras.'



Speelvoorzieningen

Figuur 5 laat zien dat inwoners over het algemeen vinden dat er genoeg speelvoorzieningen in de buurt van de woning zijn. Ruim de helft van de respondenten is tevreden over de dekking van speelvoorzieningen. Toch heeft zo'n 8% van de respondenten geen mening over dit onderwerp. Mogelijk heeft dit een verband met de leeftijd van respondenten óf de samenstelling van het huishouden.

Figuur 5 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning zijn genoeg speelvoorzieningen.'

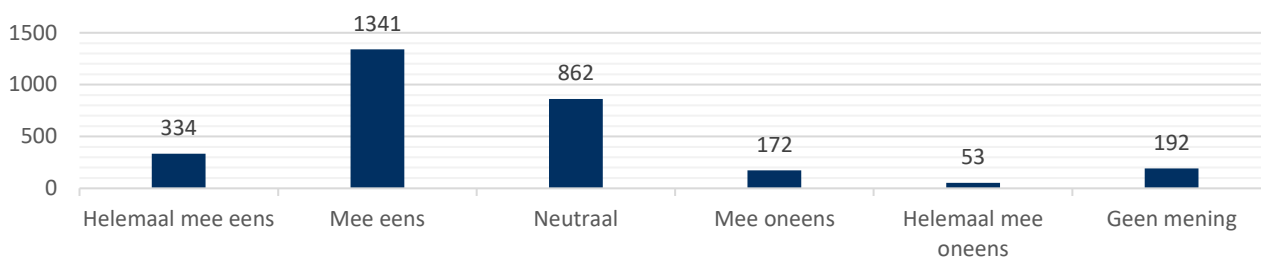




Ruimte om elkaar te ontmoeten

Figuur 6 laat zien dat de meeste inwoners vinden dat er genoeg ruimte is om elkaar te ontmoeten in de buurt van hun woning. Weinig mensen zijn het met deze stelling oneens. Dit laat zien dat er voldoende ruimte in de buurt is, maar dat niet iedereen deze ruimtes weet te vinden.

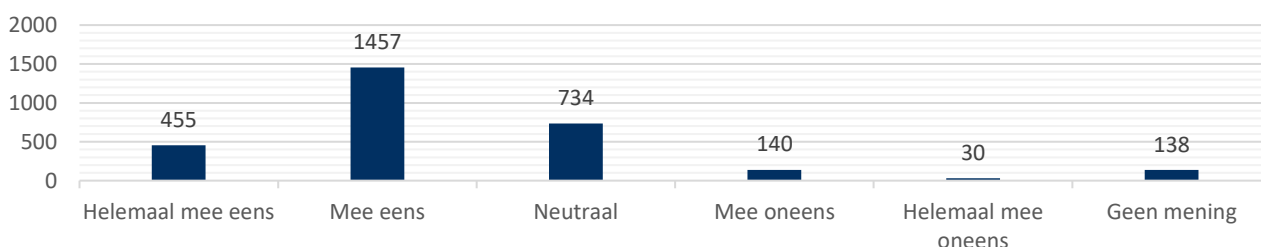
Figuur 6 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning is genoeg ruimte om elkaar te ontmoeten.'



Ruimte om te ontspannen

Figuur 7 laat zien dat de meeste inwoners vinden dat er genoeg ruimte in de buurt van hun woning is waar zij kunnen ontspannen. De respondenten gaven aan dat er meer ruimte is te ontspannen dan elkaar te ontmoeten.

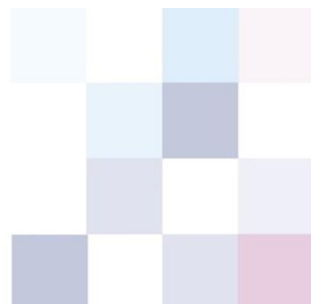
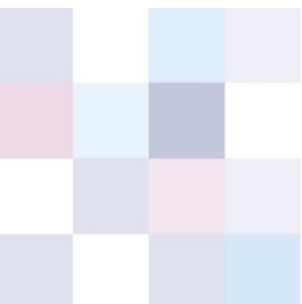
Figuur 7 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning is genoeg ruimte om te ontspannen.'





Conclusie en aanbevelingen

- Inwoners zijn met name ontevreden over de verkeersveiligheid, maar ook het aantal openbare laadpalen in hun buurt.
- Inwoners zijn redelijk tevreden over het aantal beschikbare openbare parkeerplekken, maar duiden wel tegelijk aan dat er problemen spelen op dit thema. Dit geldt vooral in de weekenden.
- Inwoners zijn over het algemeen tevreden over de ruimte voor groen, spelen, bijeenkomen en ontspannen. Hier is verbetering mogelijk.





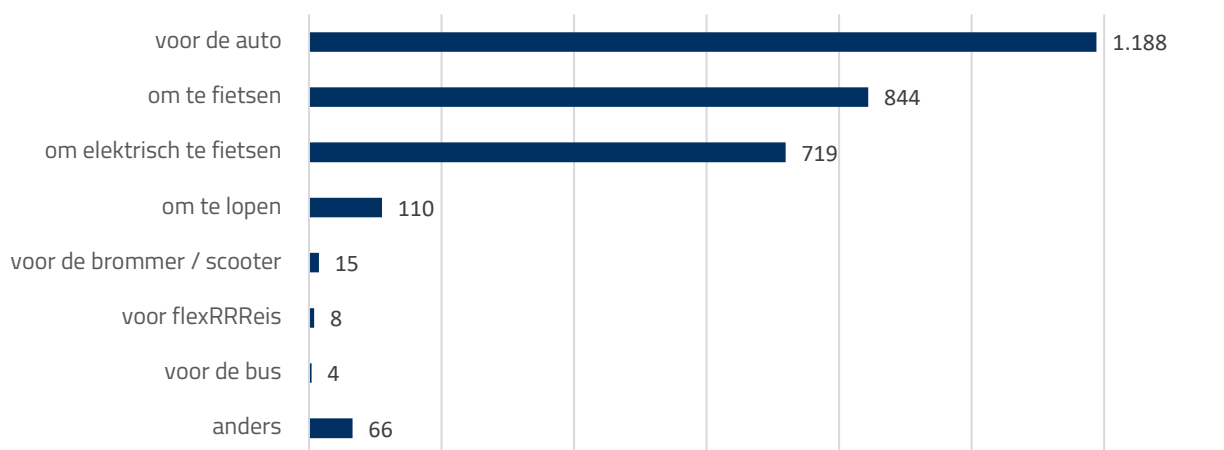
Verplaatsingsgedrag

Onderstaande zijn vragen omtrent het verplaatsingsgedrag weergegeven. Het gaat hier met name om welke vorm van mobiliteit het beste past bij bepaalde afstanden of functiebezoeken (zoals school, werk of boodschappen). Ook komt hier het gebruik van OV en FlexRRReis ter sprake.

Mobiliteit binnen 5 kilometer

Figuur 8 laat zien dat inwoners relatief korte afstanden (tot 5 kilometer) het vaakst afleggen met de auto (1.188 keer), de fiets (844 keer) of de elektrische fiets (719 keer). Het is bijzonder dat voor deze relatief korte afstand toch gekozen wordt voor de auto. Voornamelijk respondenten in de leeftijdscategorie 45 – 64 gaven de auto op als meest gekozen antwoord. Vooral jongeren en 65+’ers verkiezen de fiets voor deze afstand.

Figuur 8 Antwoorden op de vraag ‘Als ik 5 kilometer reis, dan kies ik het vaakst...’

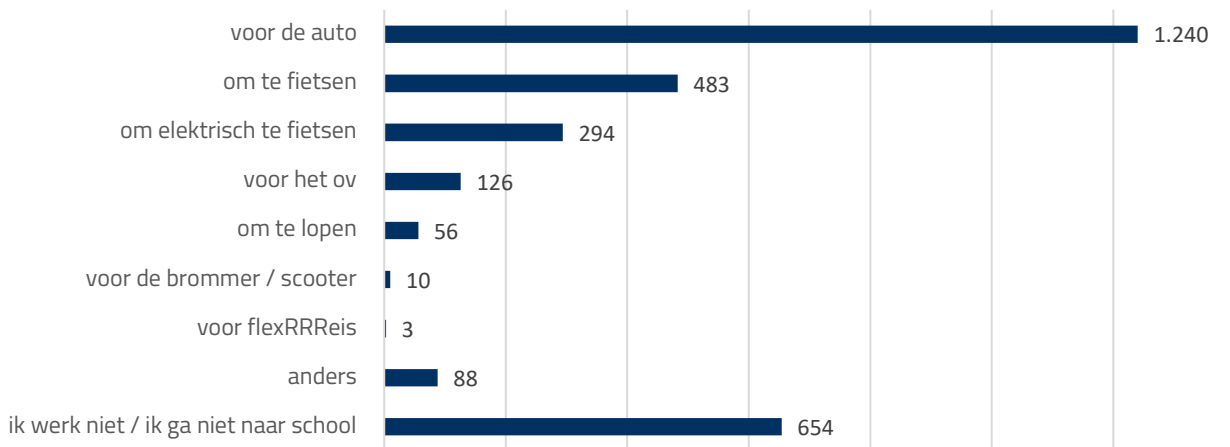


Vervoer naar werk of school

Figuur 9 laat zien welk vervoersmiddel respondenten kiezen om mee naar werk of school te gaan. Het resultaat is vergelijkbaar met de vorige vraag, hoewel er hier iets meer respondenten kiezen voor het openbaar vervoer.



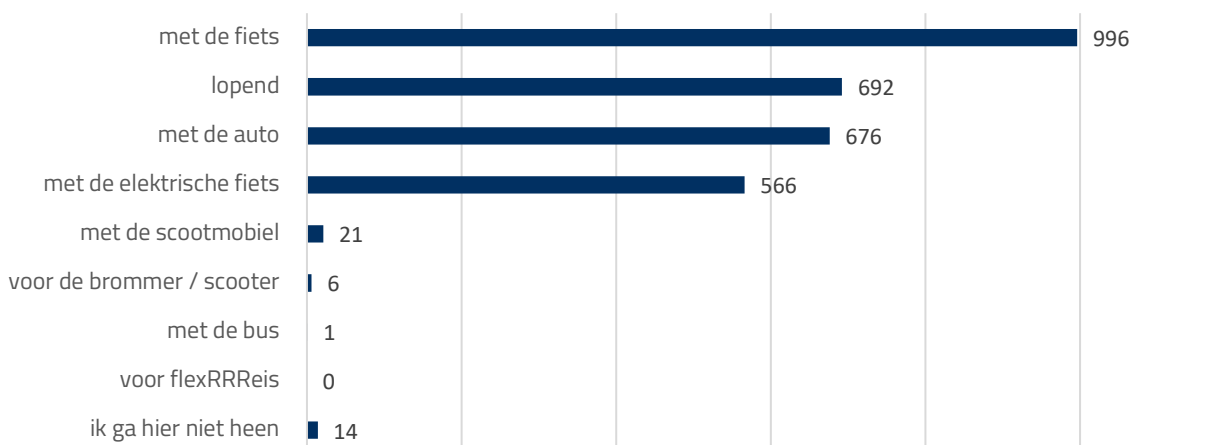
Figuur 9 Antwoorden op de vraag 'Als ik naar werk of school reis, dan kies ik het vaakst...'



Vervoer naar het centrum

Wanneer respondenten het centrum van hun woonplaats bezoeken, dan is het beeld iets anders. Figuur 10 laat zien dat respondenten dan vaker de fiets pakken of lopen. De auto is minder populair dan bij woon-werkverkeer, maar alsnog nemen 676 respondenten de auto.

Figuur 10 Antwoorden op de vraag 'Hoe reist u het vaakst tussen uw woning en het centrum van uw woonplaats?'

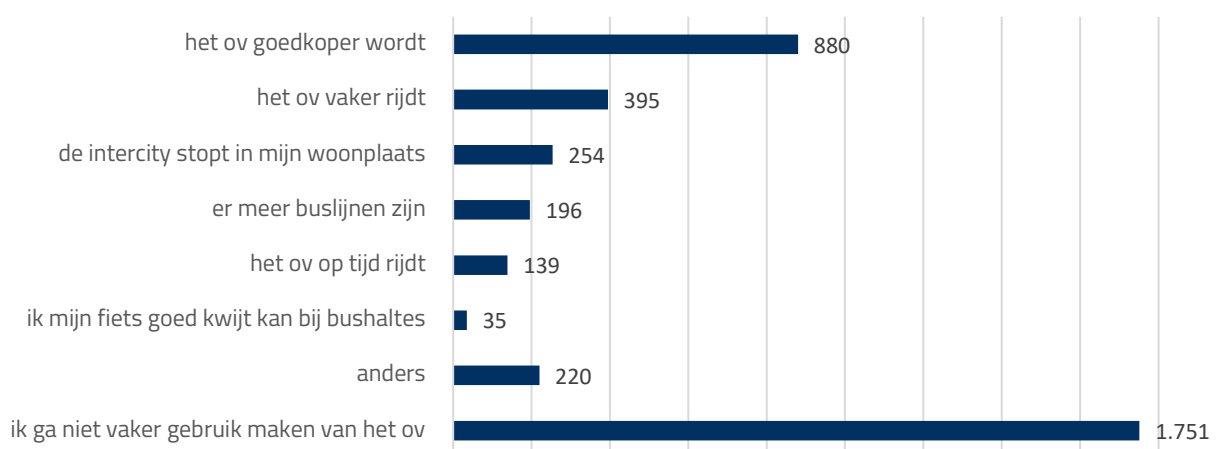




Openbaar vervoer

Figuur 11 laat zien onder welke voorwaarden inwoners het openbaar vervoer vaker zouden gebruiken. De meeste respondenten geven aan dat zij dat sowieso niet zullen doen (1.751 keer). Met name de prijs van het ov lijkt voor veel inwoners een belemmering (880 keer). Ook een hogere frequentie (395 keer), het stoppen van de intercity in de woonplaats (254) en een toename van het aantal buslijnen (196 keer) worden vaak genoemd.

Figuur 11 Antwoorden op de vraag 'Ik zou het openbaar vervoer vaker gebruiken als...'



Respondenten die 'andere' hebben gereageerd, geven aan dat zij het ov vaker zouden gebruiken als het ov bijvoorbeeld toegankelijker, gratis of sneller was. Een deel van deze respondenten geeft aan het ov niet vaker te gebruiken, omdat zij dit überhaupt niet willen gebruiken, omdat zij dat niet kunnen of omdat zij het niet nodig hebben.

Conclusie en aanbevelingen

De manier waarop mensen zich verplaatsen in Rijssen is voornamelijk gecentreerd rondom de (privé)auto. Toch zijn veel mensen bereid om te fietsen en doen dit ook, voornamelijk jongeren en ouderen. Het openbaar vervoer wordt amper gebruikt. In aanvulling daarop wordt FlexRRReis niet door relatief weinig mensen gebruikt.



Deelmobiliteit

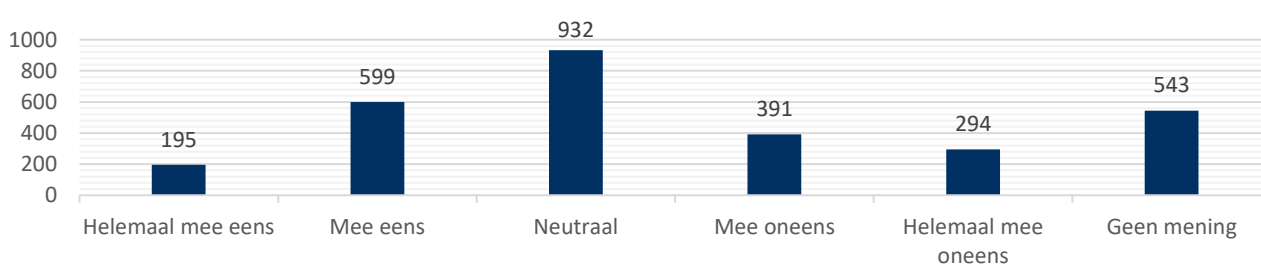
Een mobiliteitshub (ook wel een hub genoemd) is een concept waarin verschillende vormen van verkeer en vervoer samenkomen op één punt. Vanaf deze punten is het gemakkelijker om met uw eigen vervoerskeuze naar uw bestemming te reizen. Denk hierbij aan een bushalte, parkeerplekken voor auto's en fietsen, maar ook aan bijvoorbeeld deelauto's. Hubs kennen verschillende vormen en maten. Zo zijn grotere hubs vaak bij drukke punten te vinden, zoals bij treinstations. Ook kunnen deze in wijken komen om (openbaar) vervoer toegankelijker te maken. Sommige hubs hebben ook extra voorzieningen. Denk hierbij aan een afhaal- en brengpunt voor pakketten, een kiosk of een werkplek. Zo kan men reisbewegingen combineren, waardoor andere reisbewegingen minder vaak nodig zijn.

Bij de volgende vragen hebben de respondenten dezelfde uitleg over hubs gehad als hierboven omschreven.

Zijn hubs een verbetering in de manier van reizen?

Figuur 12 laat zien dat inwoners verdeeld zijn over de hubs. Er zijn iets meer inwoners die denken dat hubs een verbetering zijn in de manier van reizen dan inwoners die dat niet denken.

Figuur 12 Antwoorden op de stelling 'Hubs kunnen mijn manier van reizen helpen te verbeteren of te ondersteunen.'

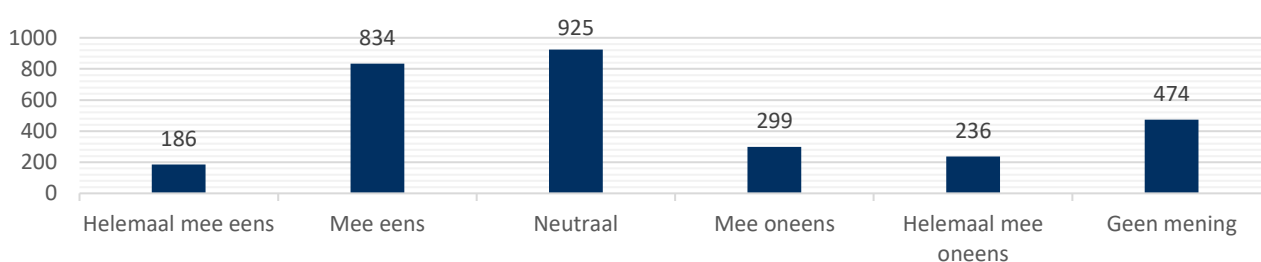




Hubs in de omgeving

Opvallend is dat veel inwoners de komst van een hub in hun omgeving wel een positieve ontwikkeling vinden. Figuur 13 laat dat zien.

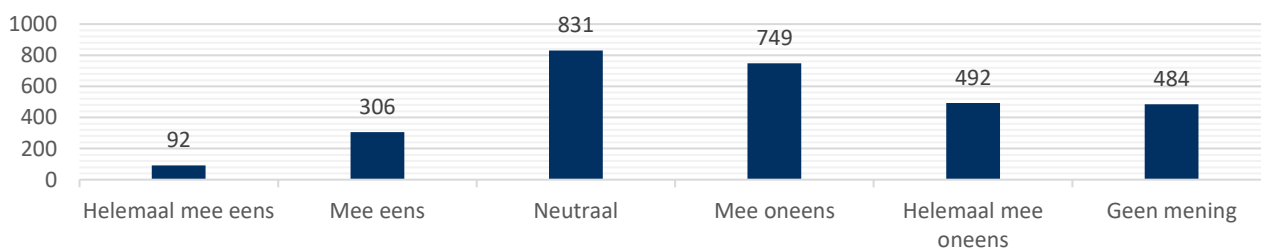
Figuur 13 Antwoorden op de stelling 'De komst van een hub in mijn omgeving ervaar ik als een positieve ontwikkeling.'



Effect van hubs op gebruik van de auto

Volgens figuur 14 denken 398 respondenten dat zij na de introductie van een hub de auto vaker zullen laten staan. 1241 respondenten denken van niet. Hubs kunnen voor een deel van de inwoners dus wel degelijk een alternatief vormen voor de auto.

Figuur 14 Antwoorden op de stelling 'Door de komst van een hub in mijn omgeving laat ik de auto vaker staan.'



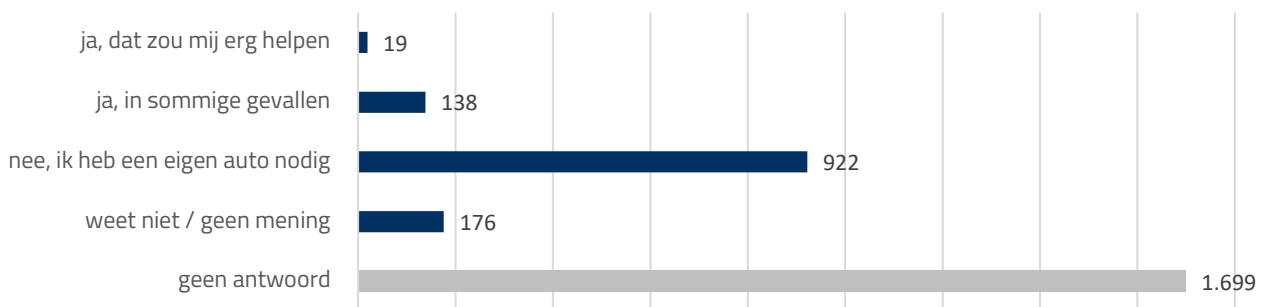


Deelauto

Onderstaande is in figuur 15 weergegeven in welke mate inwoners baat zouden hebben bij een deelauto. Er is met de vraag geen voorwaarde gesteld, enkel het gebruik van een deelauto is benoemd. Een klein deel geeft aan bereid te zijn om een deelauto te gebruiken. De overtuiging en leer is er dat de ervaring omtrent deelauto's onderling wordt gedeeld, waardoor het gebruik van deelauto's zeker potentie heeft.

Ruim de helft van de respondenten heeft deze vraag niet kunnen beantwoorden vanwege eerder beantwoorde vragen. Deze vraag was namelijk gesteld aan de autobezitters.

Figuur 15 Antwoorden op de vraag 'Zou het u helpen om in bepaalde situaties een deelauto te gebruiken wanneer u behoefte heeft aan een extra auto?'

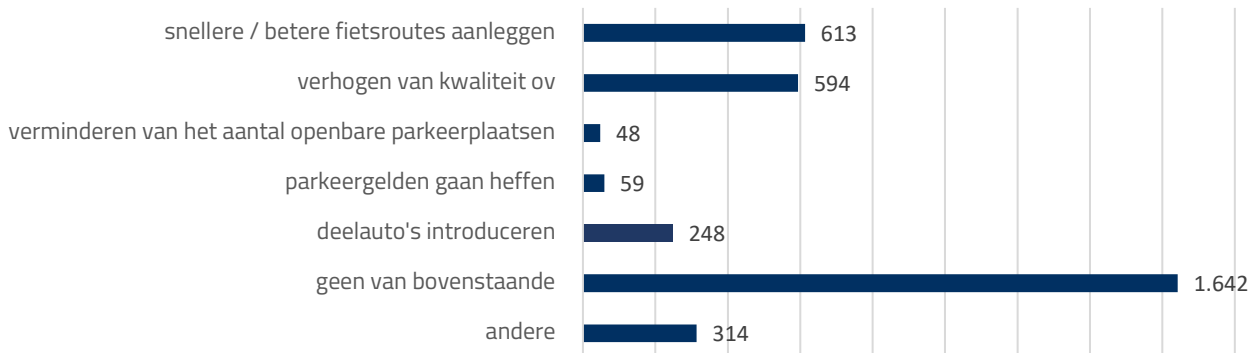




Minder vaak de auto nodig

Bij onderstaande vraag mochten respondenten maximaal 2 opties selecteren.

Figuur 16 Antwoorden op de vraag 'Wat kan de gemeente voor u doen zodat u minder (vaak) auto's nodig heeft of zelfs helemaal geen auto nodig heeft?'



Conclusie en aanbevelingen

- Mobiliteitshubs kunnen voor een deel van de inwoners een alternatief zijn voor de auto. Een groot deel van de inwoners zal er geen gebruik van maken.
- Deelauto's hebben zeker potentie, maar ervaring moet dit leren.
- Veel inwoners vinden de realisatie van een hub in hun woning een positieve ontwikkeling.

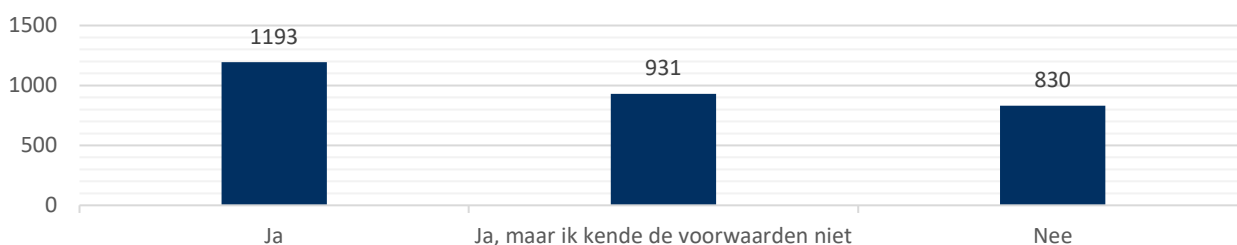


flexRRReis (voorheen TwentsFlex)

Tijdens dit onderzoek is de naam van TwentsFlex veranderd in flexRRReis. In de vragenlijst zijn de inwoners hierop geattendeerd.

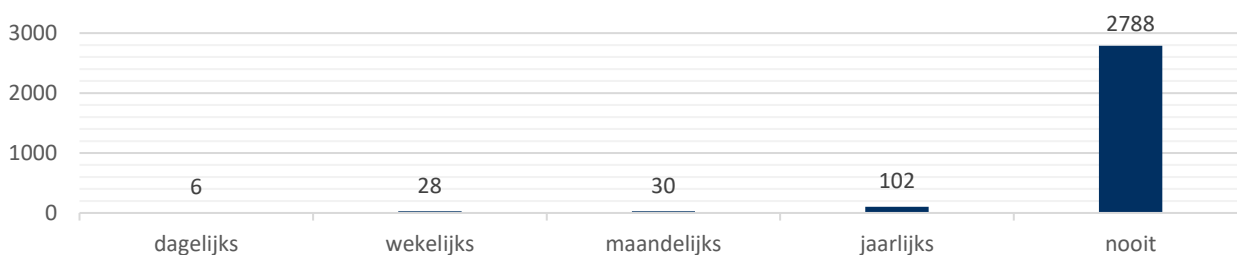
Bekendheid

Figuur 17 Antwoorden op de vraag 'Was u hiervoor bekend met flexRRReis?'



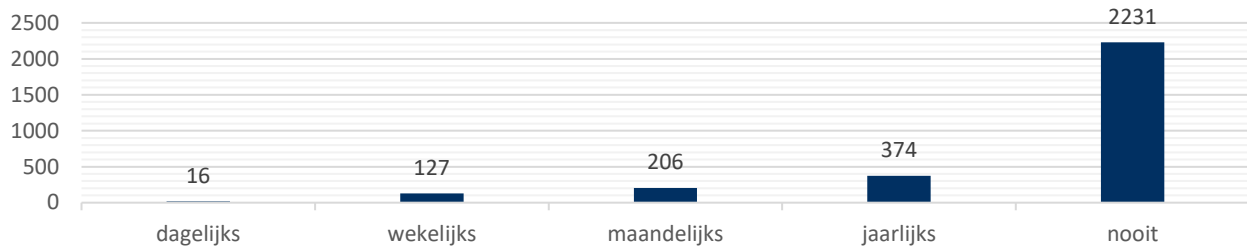
Gebruik op dit moment

Figuur 18 Antwoorden op de vraag 'Hoe vaak gebruikt u flexRRReis?'



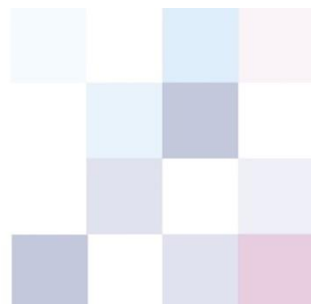
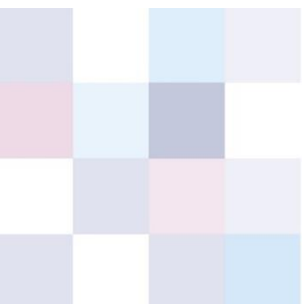
Toekomstig gebruik

Figuur 19 Antwoorden op de vraag 'Hoe vaak zou u in de toekomst gebruik willen maken van flexRRReis?'



Conclusie en aanbevelingen

Resultaten van deze vraagtypen laat zien dat FlexRRReis wel een bepaalde mate van bekendheid heeft onder de inwoners. Toch geeft het leeuwendeel van de respondenten aan dat ze geen gebruik hebben gemaakt en geen gebruik willen maken van FlexRRReis. De daadwerkelijke redenen zijn onbekend. Inwoners beter informeren, campagnes voeren en de drempel voor het gebruik verlagen kunnen bijdragen aan een groei in de hoeveelheid reizigers.





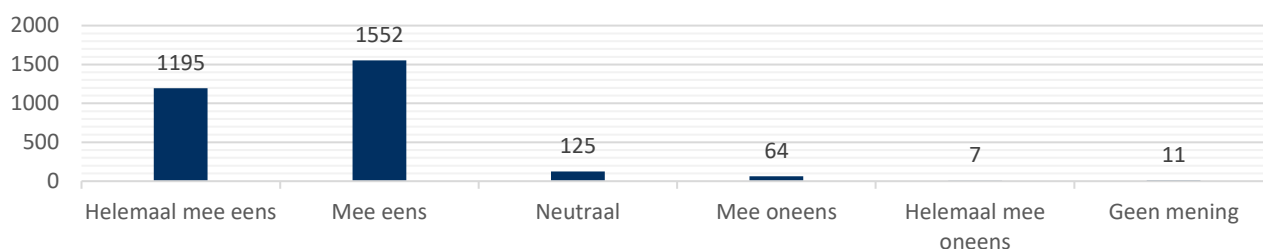
Fietsen en wandelen

Onderstaande zijn de antwoorden van vragen behandeld welke gingen over fietsen en wandelen.

Wandelen

Figuur 20 laat zien dat vrijwel alle inwoners vinden dat er in de buurt van hun woning genoeg ruimte is om te wandelen.

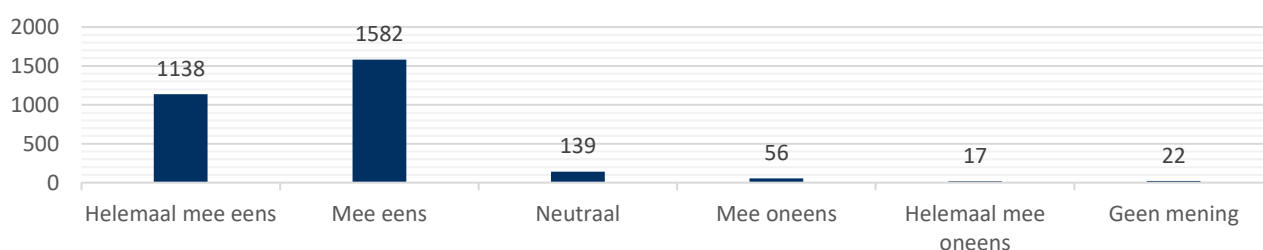
Figuur 20 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning is genoeg ruimte om te wandelen.'



Fietsen

Figuur 21 laat zien dat vrijwel alle inwoners vinden dat er in de buurt van hun woning genoeg ruimte is om te fietsen.

Figuur 21 Antwoorden op de stelling 'In de buurt van mijn woning is genoeg ruimte om te fietsen.'





Wat is er nodig om meer te wandelen?

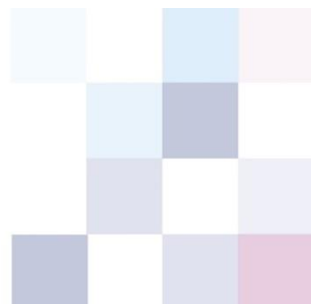
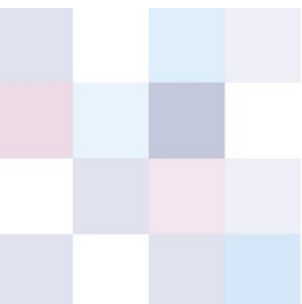
Deze vragen behoorden tot de open vragen en zijn niet meegenomen in deze rapportage. In een later stadium (Uitvoeringsprogramma) worden de antwoorden verder geanalyseerd.

Wat is er nodig om meer te fietsen?

Deze vragen behoorden tot de open vragen en zijn niet meegenomen in deze rapportage. In een later stadium (Uitvoeringsprogramma) worden de antwoorden verder geanalyseerd.

Conclusie en aanbevelingen

- Vrijwel alle inwoners vinden dat er genoeg ruimte is in de omgeving van hun woning om te wandelen of fietsen.
- Hoe fietsen en wandelen verder kan worden bevorderd is vooralsnog onduidelijk.



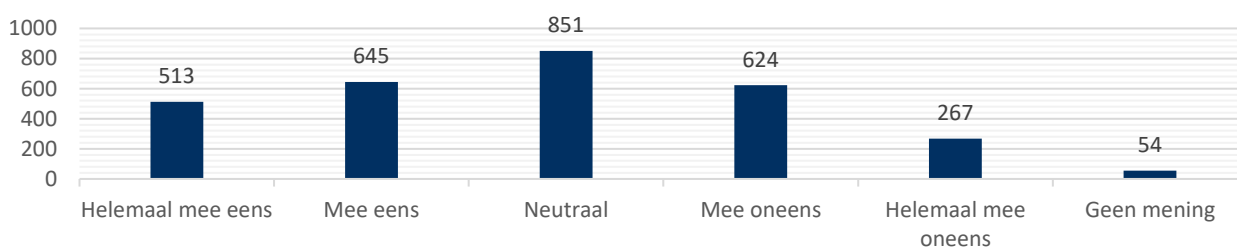


Inrichting van de leefomgeving

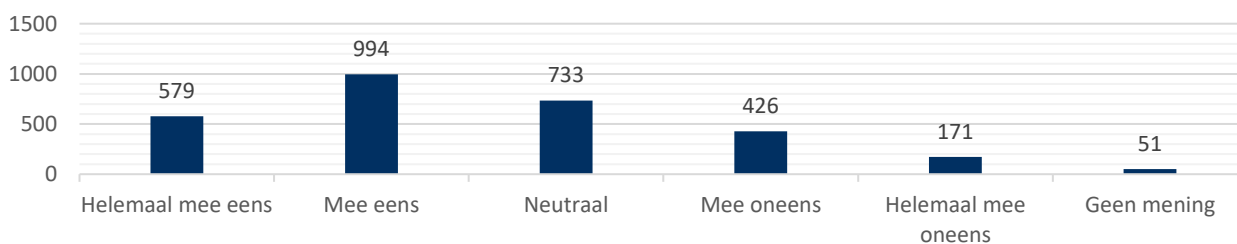
Voorkeuren voor functies

Onderstaande zijn voorkeursvragen gesteld. De respondent werd gevraagd een keuze te maken tussen de ruimtelijke indeling van verschillende onderwerpen. Denk hierbij aan meer groen in plaats van parkeerplaatsen, of juist andersom. Door deze antwoorden te vergelijken kan worden opgemaakt wat men belangrijker vindt of zelfs even belangrijk vindt. Ook is hier het onderwerp éénrichtingsverkeer besproken, samen met de ruimte voor de stoep.

Figuur 22 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor groen belangrijker dan ruimte voor parkeren in mijn omgeving.'

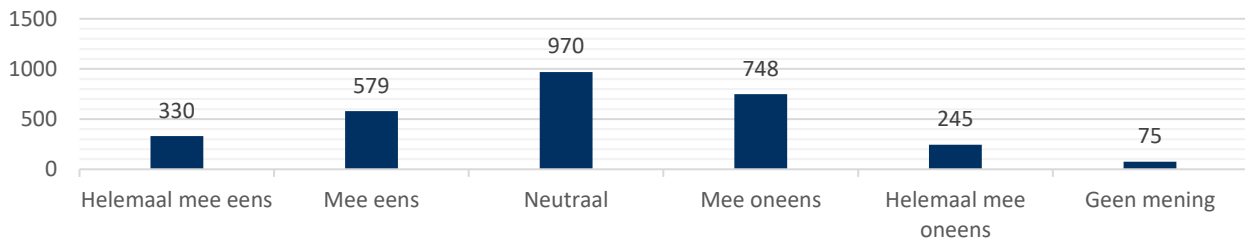


Figuur 23 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor groen belangrijker dan ruimte voor autoverkeer in mijn omgeving.'

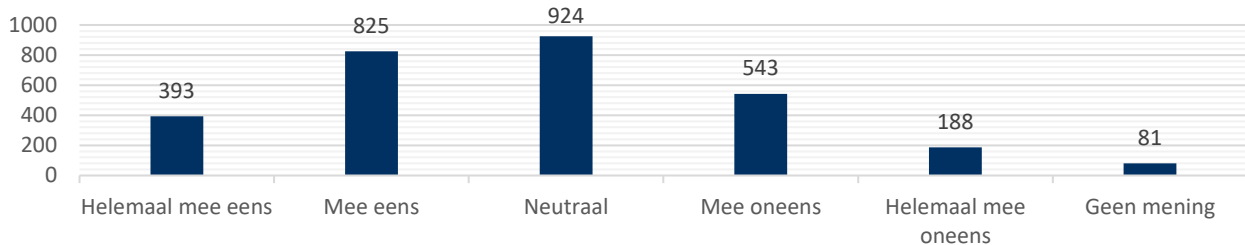




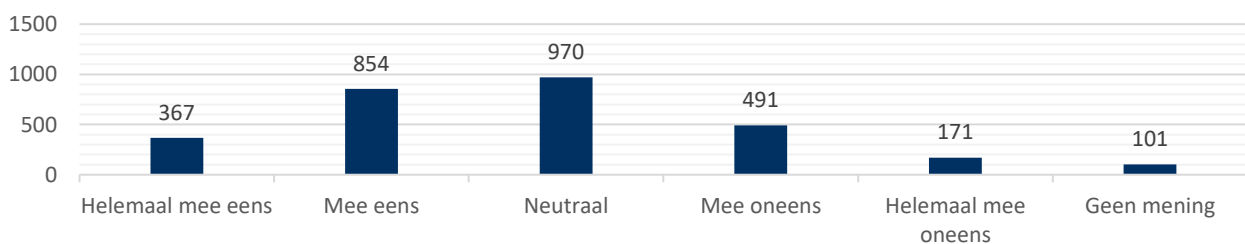
Figuur 24 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor ontspannen en ontmoeten belangrijker dan ruimte voor parkeren in mijn omgeving.'



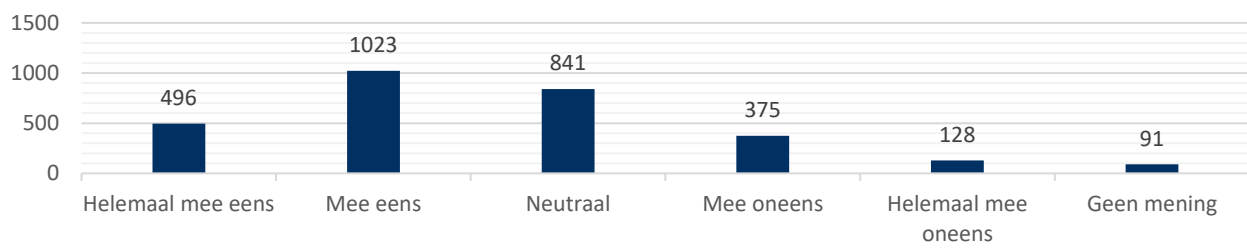
Figuur 25 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor ontspannen en ontmoeten belangrijker dan ruimte voor autoverkeer in mijn omgeving.'



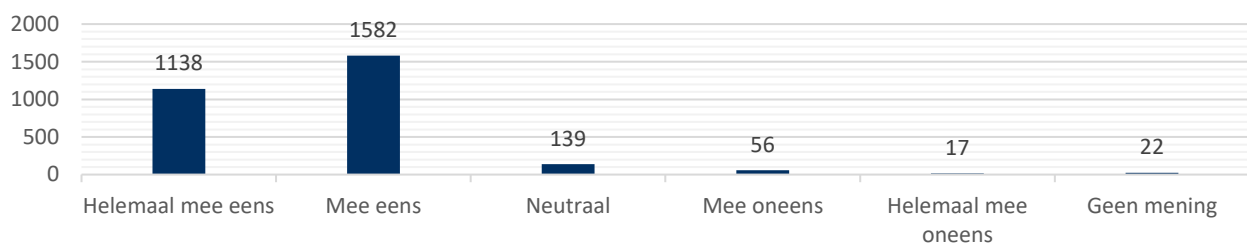
Figuur 26 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor spelen belangrijker dan ruimte voor parkeren in mijn omgeving.'



Figuur 27 Antwoorden op de stelling 'Ik vind ruimte voor spelen belangrijker dan ruimte voor autoverkeer in mijn omgeving.'

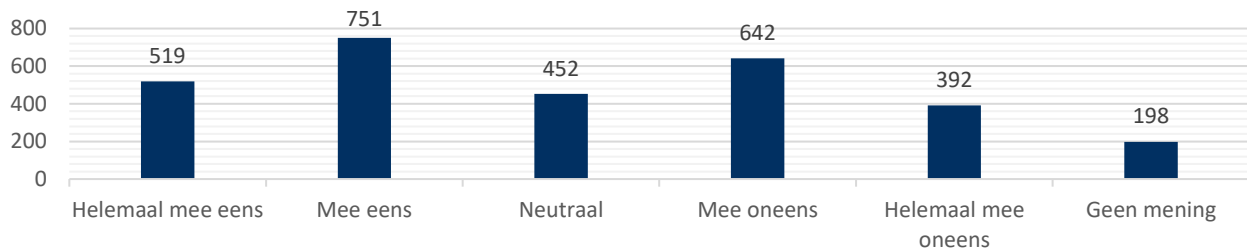


Figuur 28 Antwoorden op de stelling 'Wat kan de gemeente voor u doen zodat u minder (vaak) auto's nodig heeft of zelfs helemaal geen auto nodig heeft?'

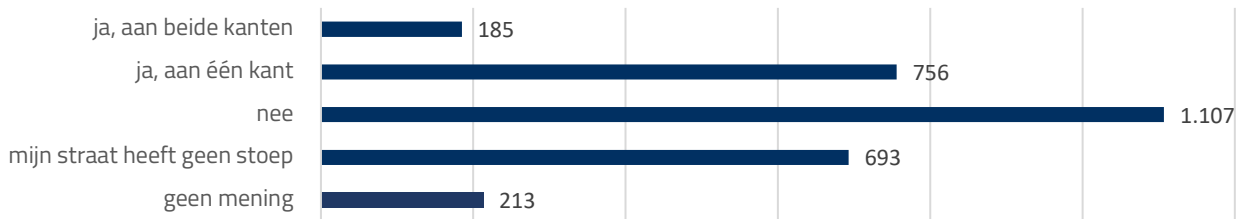


Eenrichtingsverkeer

Figuur 29 Antwoorden op de stelling 'Eenrichtingsverkeer in mijn straat biedt meer ruimte voor groen en spelen. Dit vind ik een positieve ontwikkeling.'



Figuur 30 Antwoorden op de vraag 'Mag de stoep in uw woonstraat ingeruild worden voor meer groen of speelruimte?'



Conclusie en aanbevelingen

- Groen is belangrijker dan parkeren;
- Groen is belangrijker dan ruimte voor de auto;
- Ruimte voor ontspannen en ontmoeten is even belangrijk als parkeren;
- Ruimte voor spelen is belangrijker dan parkeren;
- Ruimte voor spelen is belangrijker dan ruimte voor de auto;

Over éénrichtingsverkeer in woonstraten is een nominale verdeling. Ook de aanwezigheid van stoep is voor veel woonstraten belangrijk. Daarbij is de aanbeveling om samen met de buurt te gaan kijken wat op lokaal niveau mogelijk is, samen met de lokale behoefte.