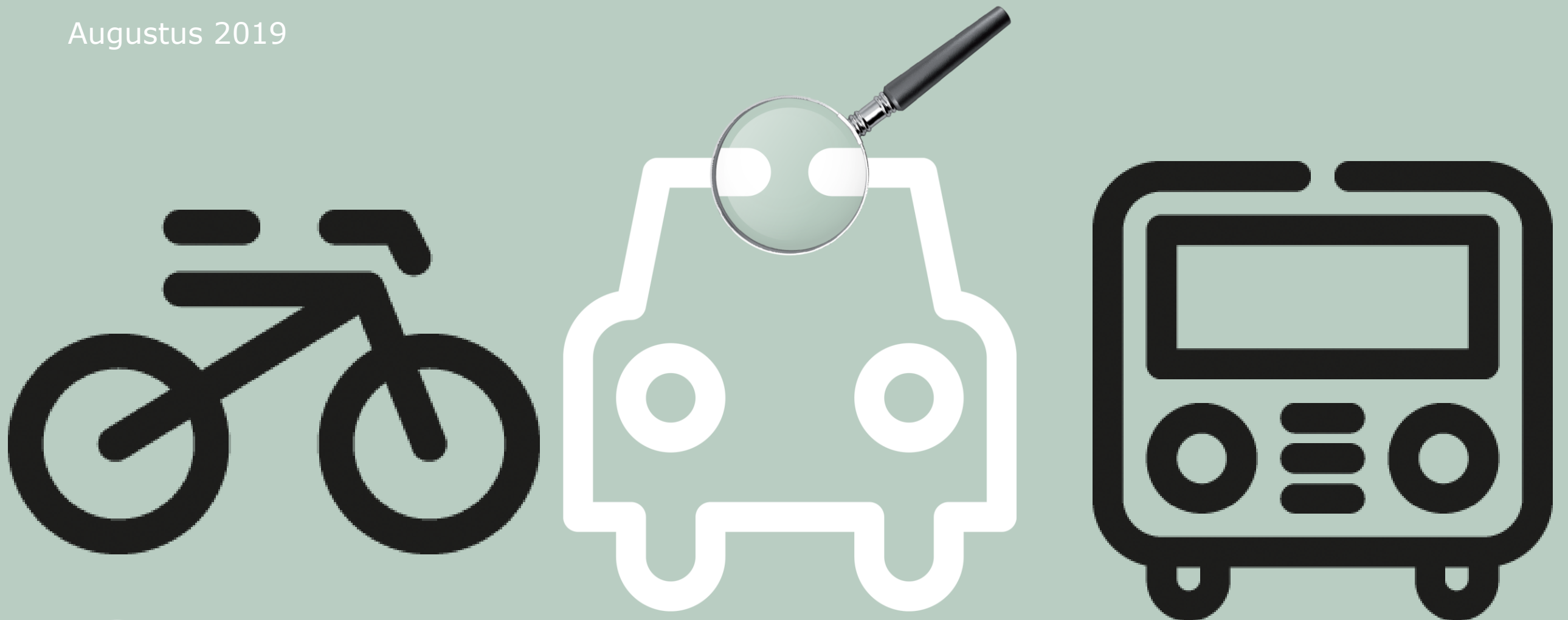


HET DIGIPANEL GORINCHEM OVER MOBILITEIT

Gemeente Gorinchem

Augustus 2019



COLOFON

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020 308 48 00

Rapportnummer

2019/concept

Datum

Augustus 2019

Opdrachtgever

Gemeente Gorinchem

Auteurs:

Nora Löb
Davinia Wilson

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Inleiding

Aanleiding

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid is belangrijk in de gemeente Gorinchem. De gemeente kan op korte termijn knelpunten oplossen, maar wil ook in de toekomst rekening houden met nieuwe ontwikkelingen. Om een goed plan voor de korte én de lange termijn te maken, wil de gemeente graag weten wat inwoners vinden van de huidige verkeerssituatie in Gorinchem.

Methode

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van raadpleging van het Digipanel Gorinchem. Het panel bestaat uit 677 panelleden. Dit zijn inwoners van de gemeente Gorinchem die zich hebben aangemeld voor deelname aan online onderzoeken van de gemeente. De panelleden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan dit onderzoek. Er is één herinneringsmail gestuurd.

Daarnaast hadden inwoners, die nog geen lid zijn van het panel, de mogelijkheid om aan het onderzoek deel te nemen via een zogenaamde open link. Deze link heeft de gemeente Gorinchem geplaatst op de gemeentelijke website. De vragenlijst kon worden ingevuld van 4 tot en met 21 juli 2019.

Respons

Voor dit onderzoek zijn alle 677 panelleden uitgenodigd, bij 16 van hen kon de uitnodigingsmail niet worden bezorgd vanwege een foutief e-mailadres of een volle mailbox. Uiteindelijk hebben 661 panelleden de uitnodiging ontvangen, 337 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 51 procent. Daarnaast vulden nog 132 inwoners de vragenlijst in via de open link. In totaal hebben dus 469 inwoners meegedaan aan het onderzoek. Dit is voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

Analyse

Op de data is een weging toegepast naar leeftijd en geslacht. Dit betekent dat de verhoudingen naar leeftijd en geslacht zijn teruggebracht naar de werkelijk bestaande verhoudingen in de bevolking van de gemeente Gorinchem. Groepen die ondervertegenwoordigd zijn, krijgen een groter gewicht, terwijl oververtegenwoordigde groepen een kleiner gewicht krijgen. Op deze manier zijn de resultaten representatief voor de gehele gemeente Gorinchem, wat betreft deze achtergrondkenmerken.

Indien de percentages niet optellen tot 100 procent, is dit het gevolg van afrondingsverschillen.

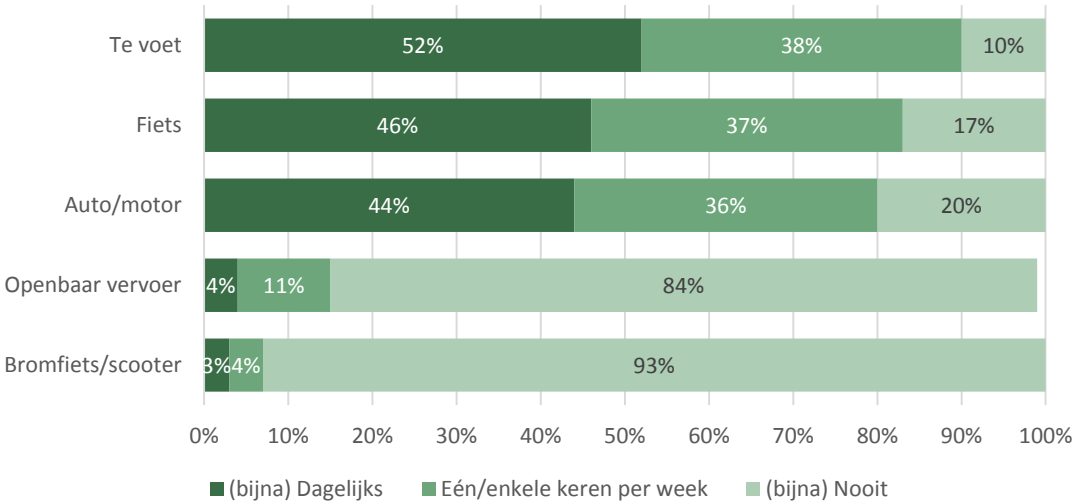
Bereikbaarheid algemeen (1)

Meest gebruikte vervoersmiddelen in Gorinchem

Het merendeel van de respondenten verplaatst zich tenminste iedere week te voet, met de fiets of met de auto of motor. Het aandeel dat regelmatig met het openbaar vervoer reist is aanzienlijk kleiner. De bromfiets of scooter wordt het minst vaak gebruikt voor vervoer in Gorinchem.

Figuur 1

Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van deze vervoersmiddelen in de gemeente Gorinchem?



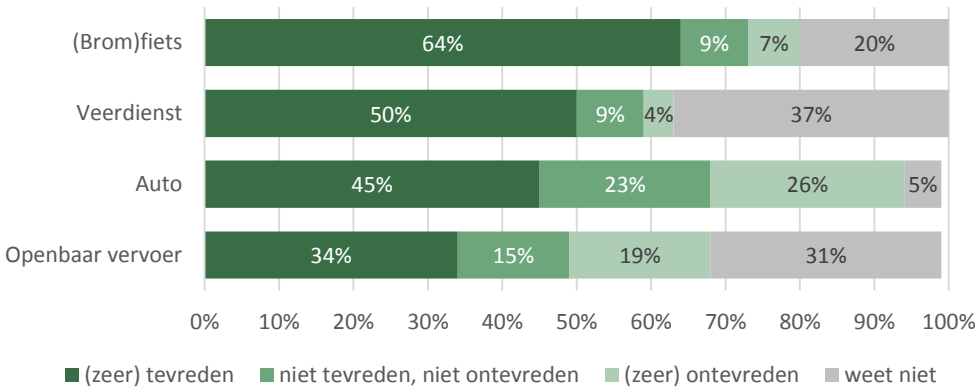
- Inwoners jonger dan 65 jaar en inwoners in loondienst of met een eigen bedrijf gebruiken het vaakst dagelijks de auto of motor.
- Inwoners jonger dan 35 jaar maken het vaakst gebruik van openbaar vervoer (26% tenminste wekelijks).

Bereikbaarheid van Gorinchem

In het algemeen is men tevreden over de bereikbaarheid van de gemeente Gorinchem per (brom)fiets en per veer. De tevredenheid is lager over de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer (figuur 2).

Figuur 2

Tevredenheid over de bereikbaarheid van Gorinchem, per vervoersmiddel

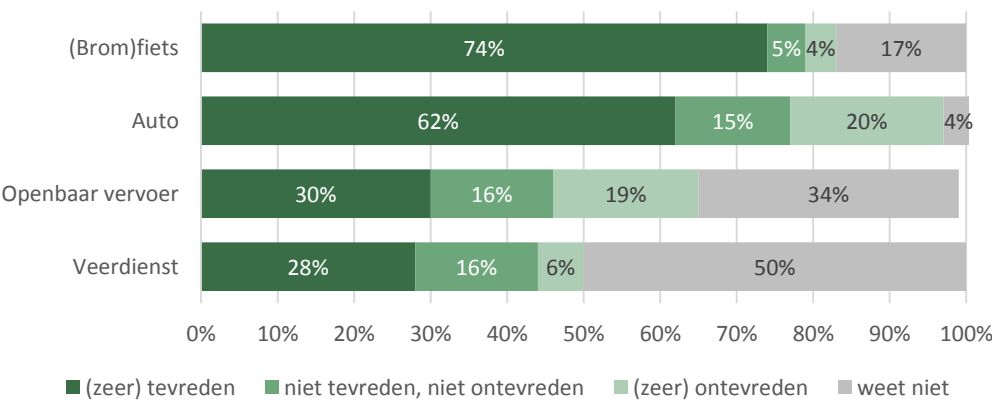


Bereikbaarheid van de eigen buurt

De bereikbaarheid van de eigen buurt wordt anders gewaardeerd: per (brom)fiets of auto is de eigen buurt volgens het merendeel goed bereikbaar. De tevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen buurt per openbaar vervoer of veerdienst is een stuk lager.

Figuur 3

Tevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen buurt, per vervoermiddel



- Onder inwoners jonger dan 35 jaar is de ontevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen buurt per openbaar vervoer en auto groter dan gemiddeld.

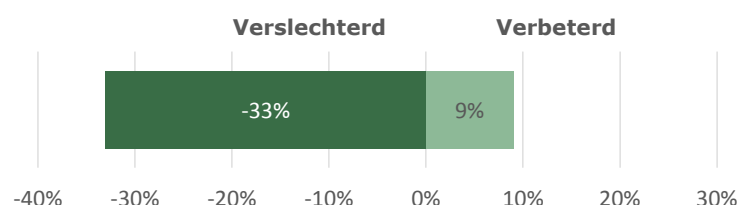
Bereikbaarheid algemeen (2)

Ontwikkeling van de bereikbaarheid

Een derde van de respondenten is van mening dat de bereikbaarheid van en naar de gemeente Gorinchem in de afgelopen 12 maanden is verslechterd en negen procent zag een verbetering. Volgens de helft is de bereikbaarheid niet veranderd, zeven procent heeft hier geen mening over.

Figuur 4

Ontwikkeling bereikbaarheid Gorinchem afgelopen 12 maanden



- Jongere Gorinchemmers (onder de 35 jaar) zijn kritischer over de ontwikkeling van de bereikbaarheid van de gemeente: 43 procent zag een achteruitgang (gemiddeld 33%).

Verbetering van de bereikbaarheid

Inwoners die vinden dat de bereikbaarheid van de gemeente Gorinchem in de afgelopen 12 maanden verbeterd is, noemen als reden hiervoor met name de verbetering van de ontsluiting via de Newtonweg en de aanleg van rotondes in Gorinchem Oost. Ook het busvervoer en de fietsvoorzieningen zijn verbeterd:



- "Andere busroutes, waardoor Stalkaarsen beter bereikbaar is."
- "De ontsluiting via de Newtonweg is verbeterd, dat is in de spits te merken."
- "Meer fietspaden op Oost en verbetering kruispunt naar de snelweg."
- "De rotondes aan de Oostkant. Bus naar Utrecht."
- "Bus naar Utrecht stopt nu in onze wijk."
- "Fietsverbinding vanuit oost (Hoog Dalem) is verbeterd."

Verslechtering van de bereikbaarheid

Meer inwoners zagen een achteruitgang in de bereikbaarheid van de gemeente Gorinchem. Veelgenoemde redenen hiervoor zijn het slechte doorstromen op de Banneweg in de spits, meer files op de wegen rondom Gorinchem en verschraving van het openbaar vervoer:



- "De busverbinding vanuit de Haarwijk met het station is (in het weekend) verslechterd."
- "Weer vaker file op A27. Drukker rond Banneweg/Stadhuisplein in de avondspits."
- "Files op de Banneweg, eenrichtingsverkeer Tolsteeg."
- "Het is steeds drukker geworden op de A15/A27, hierdoor is het steeds lastiger om Gorinchem in de spits te bereiken."
- "Autoverkeer loopt vast. Er is te weinig aandacht voor alternatieve vervoervormen, zoals fiets of bezorging in centrum via centrale voorziening en elektrische bevoorrading. Met de auto middenin het centrum parkeren kan echt niet meer."
- "Banneweg, toegangswegen richting centrum staan al eerder dan het spitsuur vast. Centrum vanuit de Haarwijk vanwege eenrichtingsverkeer op Oude Hoven met de auto zeer slecht/niet bereikbaar."
- "De busverbinding tussen Gorinchem en Meerkerk-dorp is opgeknipt en hierdoor is er geen directe verbinding meer tussen beide plaatsen. Erg onhandig. Ook is de buslijn tussen Gorinchem en Heukelum verdwenen."
- "OV is achteruit gegaan. File A27 A15 op toegangswegen blijft onder de maat."
- "Files rondom Gorinchem en slechte doorstroming binnen Gorinchem."
- "Qbuzz: bushaltes die geschrapt worden, routes die geschrapt worden, vanaf Utrecht moet je overstappen in Meerkerk."

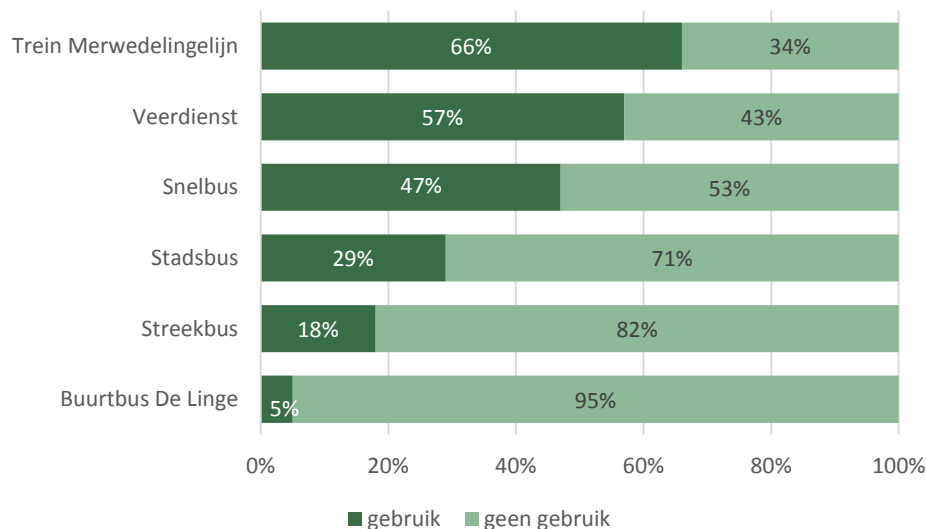
Openbaar vervoer in de gemeente Gorinchem (1)

Gebruik openbaar vervoer

Twee derde van de respondenten geeft aan wel eens de trein (Merwedelingelijn) te gebruiken, ruim de helft maakt wel eens gebruik van de veerdienst en een wat kleiner deel gebruikt wel eens de snelbus. Van de Stadsbus, Streekbus en Buurtbus De Linge maakt het merendeel nooit gebruik.

Figuur 5

Maakt wel eens gebruik van openbaar vervoer in de gemeente



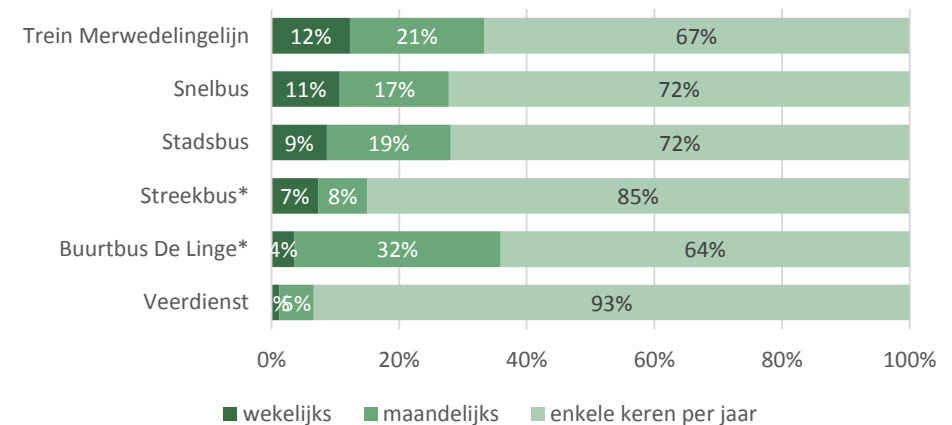
➤ In het algemeen maken inwoners jonger dan 35 vaker gebruik van alle vormen van openbaar vervoer, met uitzondering van de veren.

Frequentie gebruik openbaar vervoer

Respondenten die wel eens gebruik maken van het openbaar vervoer in de gemeente, doen dat vooral incidenteel. Eén op de acht maakt wekelijks gebruik van de trein, een tiende gebruikt regelmatig de snelbus of stadsbus. Het aantal respondenten dat wel eens gebruik maakt van de streekbus of de buurtbus is dermate klein, dat de percentages van deze lijnen indicatief zijn.

Figuur 6

Frequentie gebruik openbaar vervoer (alleen gebruikers, Nmin=23)

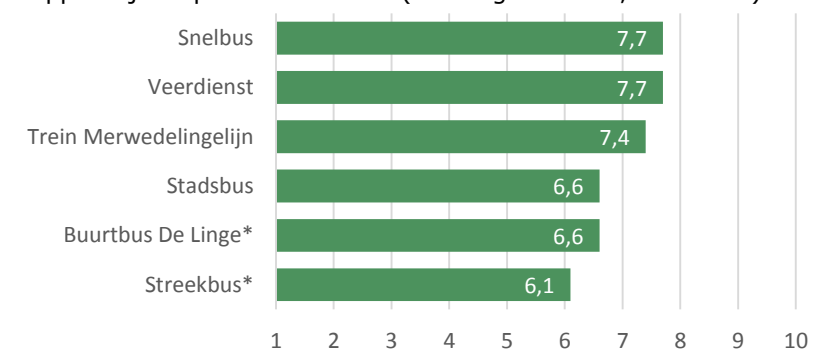


Waardering openbaar vervoer

Respondenten die gebruik maken van de snelbus of veerdienst, waarderen deze gemiddeld met een 7,7. De trein krijgt van de gebruikers het rapportcijfer 7,4, de stadsbus wordt gewaardeerd met een 6,6.

Figuur 7

Rapportcijfer openbaar vervoer (alleen gebruikers, Nmin=14)



*De rapportcijfers van de buurtbus en streekbus zijn gebaseerd op lage gebruikersaantallen en daarom indicatief.

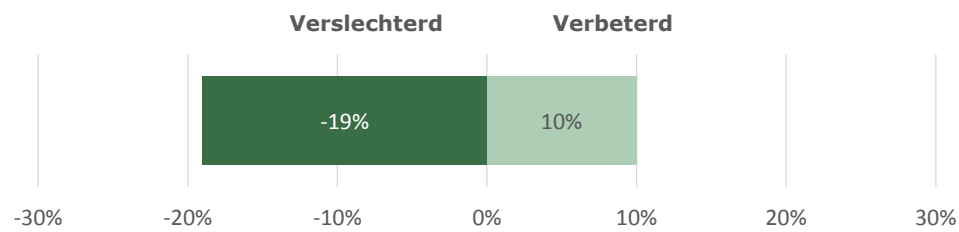
Openbaar vervoer in de gemeente Gorinchem (2)

Ontwikkeling van het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer van en naar de gemeente Gorinchem is volgens een vijfde van de respondenten in de afgelopen 12 maanden verslechterd en tien procent zag een verbetering. Ruim een derde geeft aan dat het openbaar vervoer gelijk is gebleven of heeft hier geen mening over.

Figuur 8

Ontwikkeling openbaar vervoer van/naar gemeente Gorinchem afgelopen 12 maanden



- Inwoners die jonger zijn dan 35 jaar maken vaker gebruik van het openbaar vervoer, en weten zich ook beter een mening te vormen over de ontwikkeling van het OV van en naar Gorinchem. Een derde (35%) zag een achteruitgang, 13% vindt dat het OV vooruit is gegaan.

Verbetering van het openbaar vervoer

Inwoners die vinden dat het openbaar vervoer van/naar de gemeente Gorinchem in de afgelopen 12 maanden verbeterd is, noemen als reden hiervoor de verbeterde route van bussen en verhoogde frequentie van de treinen.



- "Bus 387 rijdt vaker en door naar Hoog Dalem."
- "Sinds dat Qbuzz het OV in de regio heeft overgenomen, rijden er meer bussen. Erg tevreden!"
- "De snelbus naar Utrecht is vernieuwd en voor mij wel een verbetering." "Voor mijn gevoel rijdt de Merwedelingelijn ook vaker zonder problemen en op tijd."
- "Frequentie treinen is verhoogd, veerdienst prima."
- "Qbuzz heeft betere bussen. Rijden naar mijn idee meer op tijd. Chauffeurs zijn vriendelijker. Station is verbeterd."
- "Betere verbindingen met de bus, meer trajecten."

Verslechtering van het openbaar vervoer

Inwoners die in de afgelopen 12 maanden een achteruitgang zagen van het openbaar vervoer van en naar de gemeente Gorinchem, geven echter aan dat dit met name komt door de slechtere busverbindingen. Door de overgang van Arriva naar Qbuzz zijn routes aangepast, lijnen vervallen en 's avonds en in het weekend te weinig of geen verbindingen meer.



- "De bus naar Meerkerk rijdt niet meer naar het centrum van het dorp. Voor zo'n klein stukje Gorinchem-Meerkerk moet je overstappen bij de snelweg. En zo zijn meerdere routes van Qbuzz verslechterd t.o.v. Arriva."
- "Geen openbaar vervoer meer na half 7 's avonds en op zondag de hele dag niet in de wijk waar ik woon (Gildenwijk)."
- "Slechte overname U-OV, waardoor veel uitval bussen en bussen die te laat komen. Directe treinverbinding Utrecht-Breda zou beter zijn dan de overstap Utrecht-Geldermalsen-Gorinchem."
- "Buslijnen verdwijnen of verminderen. Buslijn 387 naar Utrecht is ook minder gaan rijden waardoor er meer mensen in de bus zitten en deze soms bomvol is."
- "Overgang van Arriva naar Qbuzz verloopt niet vlekkeloos. Voor de bereikbaarheid (met de fiets) vanaf spoor 2 is de nieuwe tunnel echt noodzaak."
- "Het vervallen van de buslijn via Meerkerk (lijn 71?) en de andere dorpen naar Utrecht."
- "Door het opheffen van de lijnen 81 en 181 is het echt slecht geworden."
- "De overgang naar Qbuzz (kwibus) ging niet echt over rozen. Gedoe met nieuwe chipkaarten, andere tijden / aansluitingen, vervallen diensten. En "ja, het gedoe met het station."
- "Regelmatig uitvallende bussen. Het lijkt nogal lastig zo nu en dan een dienstregeling in de lucht te houden. Niet de indruk dat de ov-gebruiker als klant centraal staat."

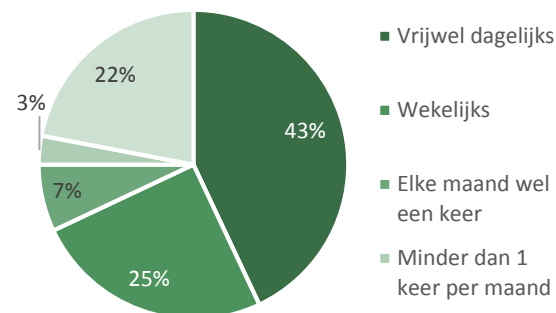
Fietsen in gemeente Gorinchem

Fietsgebruik in de gemeente

De (elektrische) fiets is voor de meeste respondenten een belangrijk vervoermiddel: ruim twee derde (68%) gebruikt regelmatig (tenminste wekelijks) de fiets, ruim twee vijfde zelfs dagelijks. Eén op de vijf Gorinchemmers gebruikt vrijwel nooit de fiets in de gemeente. Onder 65-plussers is het aandeel dat dagelijks fietst (49%) groter dan gemiddeld.

Figuur 9

Gebruik (elektrische) fiets in de gemeente

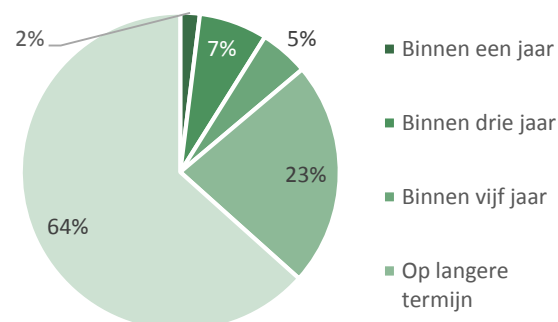


De elektrische fiets

Eén op de vijf respondenten (22%) heeft momenteel een elektrische fiets. Onder 65-plussers is dat bijna twee keer zoveel (42%). Van degenen die geen elektrische fiets hebben, denkt twee derde deze in de toekomst ook niet aan te schaffen. Veertien procent is van plan om binnen vijf jaar een elektrische fiets aan te schaffen, een kwart wil dit op langere termijn doen.

Figuur 10

Verwacht u in de toekomst een elektrische fiets aan te schaffen? (alleen inwoners die nu geen elektrische fiets hebben, N=358)

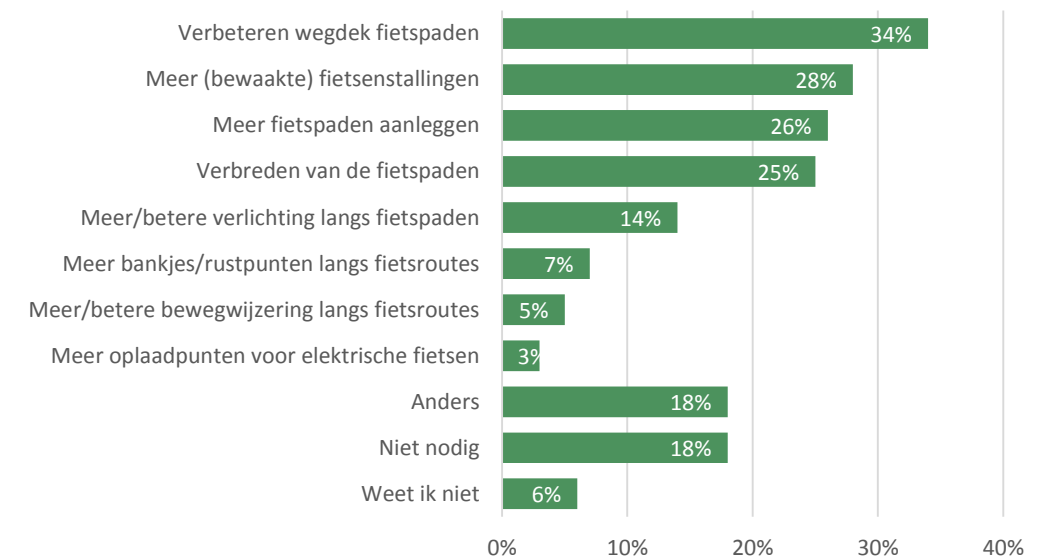


Verbetermaatregelen

Er zijn diverse maatregelen die de gemeente kan nemen om de fietsmogelijkheden te verbeteren. Volgens de respondenten heeft het verbeteren van het wegdek van de fietspaden veruit de hoogste prioriteit, gevolgd door het plaatsen van meer (bewaakte) fietsenstallingen en het aanleggen / verbreden van meer fietspaden.

Figuur 11

Verbeteren van fietsmogelijkheden



In de categorie 'anders' noemen Gorinchemmers met name het scheiden van fiets- en autoverkeer (aparte fietspaden) als belangrijk verbeterpunt. Ook de (fiets)veiligheid op en rond rotondes is een aandachtspunt volgens velen.

- "Voorrangssituaties duidelijker maken."
- "Shared space maken voetgangersgebied binnenstad, fietsers toelaten."
- "Fietsen in de binnenstad in 2 richtingen is gevaarlijk waar motorverkeer eenrichtingsverkeer is. Dit omdat er nogal hard gereden wordt."
- "Vrij liggende fietspaden & tweebaansfietspad zodat spookfietsen niet meer bestaat."
- "Gorinchem is meer een autostad dan een fietsstad. Dit kan in het algemeen worden verbeterd."
- "Fietsers van auto's scheiden."
- "Afwijkend wegdek qua kleur en/of materiaal."
- "Bij rotondes liggen de fietspaden te dicht op de rotonde...daardoor gevaarlijke situaties voor auto's en fietsers."

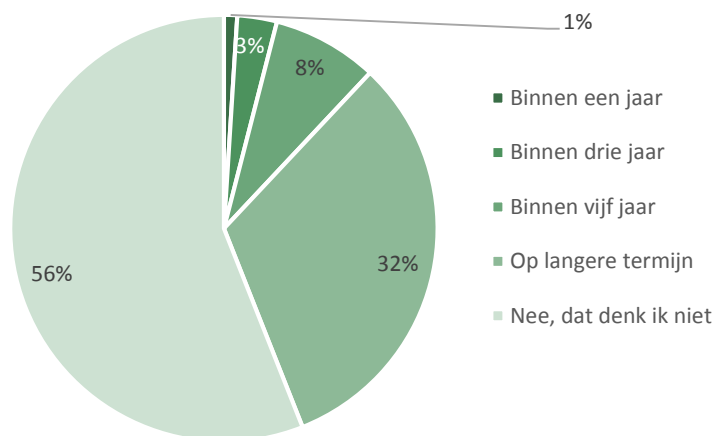
Elektrische auto

Bezit van elektrische auto

De elektrische auto wordt een steeds vertrouwder beeld op straat. Toch is het aandeel inwoners dat een elektrische auto bezit gering: vijf procent van de respondenten geeft aan een (volledig of hybride) elektrische auto te bezitten. Dit zijn met name inwoners in loondienst of met een eigen bedrijf. Ruim de helft van de respondenten die nu geen elektrische auto hebben, verwacht deze ook niet in de toekomst aan te schaffen. Degenen die dit wel overwegen, denken dit op de langere termijn te doen. Duurzamer rijden (beter voor het milieu) en financieel voordeel zijn de belangrijkste motivaties om elektrisch te (gaan) rijden.

Figuur 12

Verwacht u in de toekomst een elektrische auto aan te schaffen? (alleen inwoners zonder elektrische auto, N=441)



Belemmeringen

De hoge kosten die komen kijken bij het aanschaffen zijn de grootste belemmering om een elektrische auto te kopen. Een op de drie inwoners noemt ook dat de afstand die met een elektrische auto gereden kan worden te beperkt is, volgens een kwart zijn er in de wijk onvoldoende oplaadmogelijkheden. Andere redenen om geen elektrische auto aan te schaffen zijn onder meer dat men nu ook geen auto rijdt, de reeds hoge leeftijd van de respondent of onvoldoende vertrouwen in de daadwerkelijke baten voor het milieu.

Figuur 13

Belemmeringen om elektrische auto aan te schaffen (alleen inwoners zonder elektrische auto, N=247)

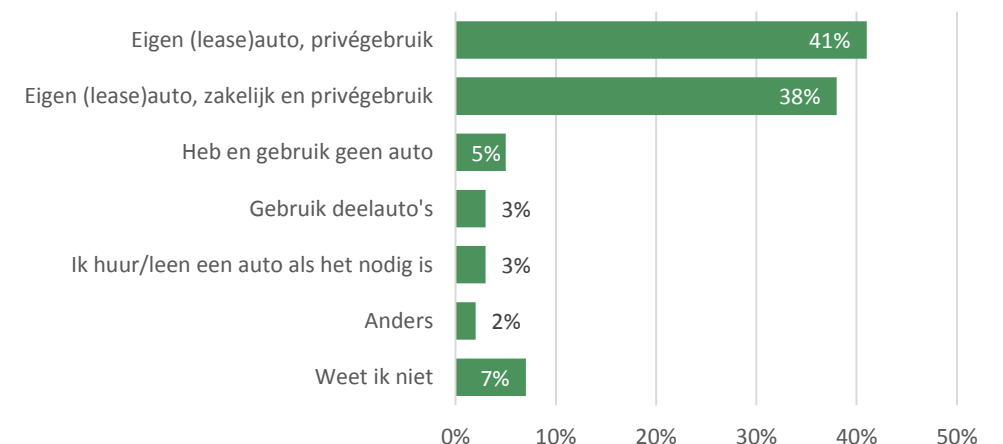


Autobezit in de toekomst

Het is nu heel normaal om over een eigen auto te beschikken, maar er komen steeds meer alternatieven. Toch verwacht het merendeel van de respondenten dat zij over vijf jaar een eigen (lease)auto hebben, ofwel voor privégebruik, ofwel voor zowel privé en zakelijk gebruik.

Figuur 14

Verwachte situatie op gebied van autobezit over 5 jaar



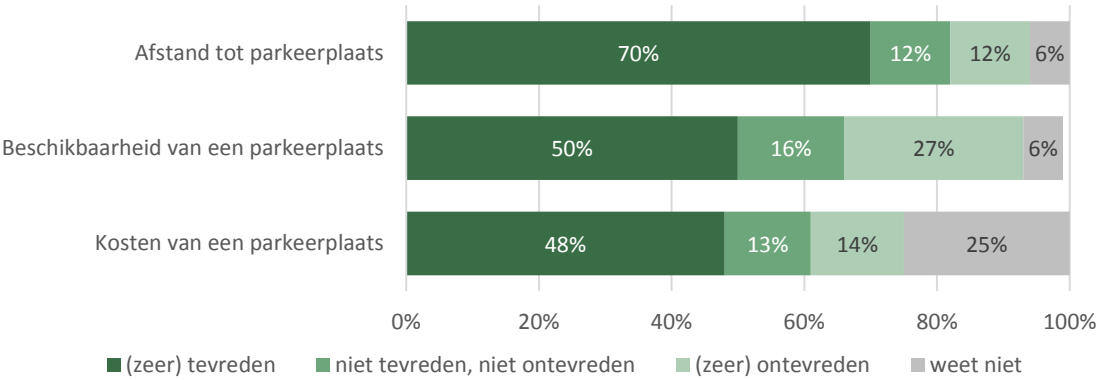
Parkeren

Tevredenheid parkeren in de eigen woonomgeving

In het algemeen is men redelijk tevreden over de mogelijkheden om te parkeren in de eigen woonomgeving, met name over de afstand tot de parkeerplaats. De helft is te spreken over de beschikbaarheid en de kosten van de parkeerplaats. Toch is ruim een kwart van de respondenten (zeer) ontevreden over de beschikbaarheid van een parkeerplaats in hun eigen woonomgeving.

Figuur 15

Tevredenheid parkeermogelijkheden in de eigen woonomgeving

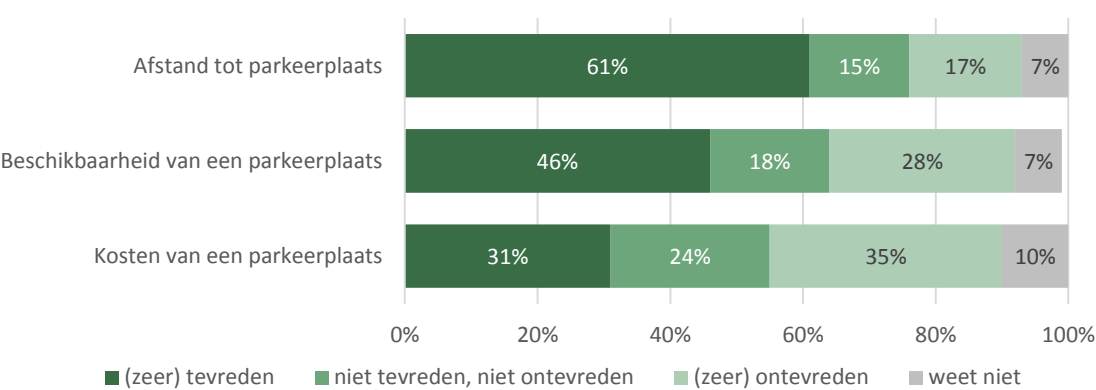


Tevredenheid parkeren in de binnenstad

Over de afstand tot een parkeerplaats in de binnenstad is het merendeel van de respondenten tevreden. Minder dan de helft is te spreken over de beschikbaarheid van een parkeerplaats. Over de kosten van een parkeerplaats in de binnenstad zijn meer respondenten ontevreden dan tevreden.

Figuur 16

Tevredenheid parkeermogelijkheden in de binnenstad van Gorinchem



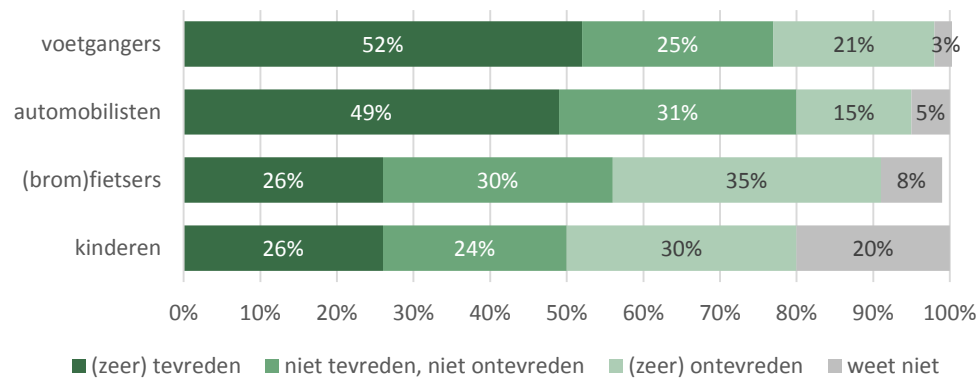
Verkeersveiligheid

Tevredenheid verkeersveiligheid gemeente

De gemeente Gorinchem is volgens de respondenten vooral veilig voor voetgangers en automobilisten. Voor (brom)fietzers en kinderen is de verkeersveiligheid volgens een kwart voor verbetering vatbaar.

Figuur 17

Tevredenheid verkeersveiligheid gemeente per vervoersgroep

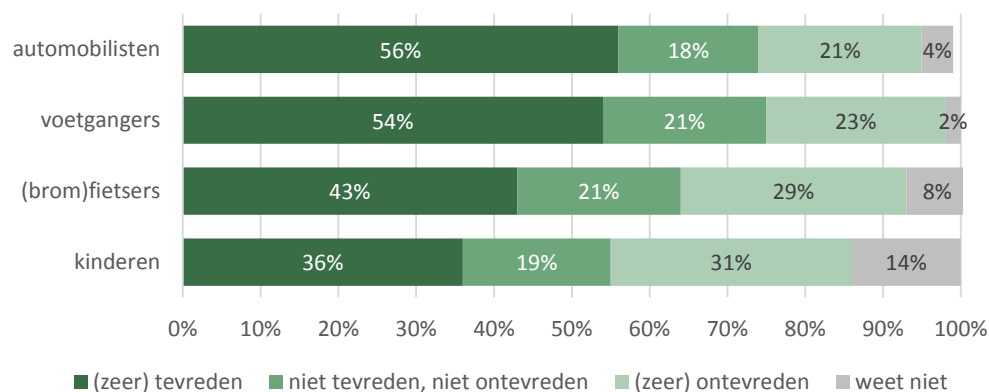


Tevredenheid verkeersveiligheid eigen buurt

De verkeerssituatie in de eigen buurt is met name veiliger voor (brom)fietzers en kinderen. Ten opzichte van de verkeersveiligheid op gemeenteniveau is er in de eigen buurt vooral meer ontevredenheid over de verkeersveiligheid voor automobilisten.

Figuur 18

Tevredenheid verkeersveiligheid eigen buurt per vervoersgroep

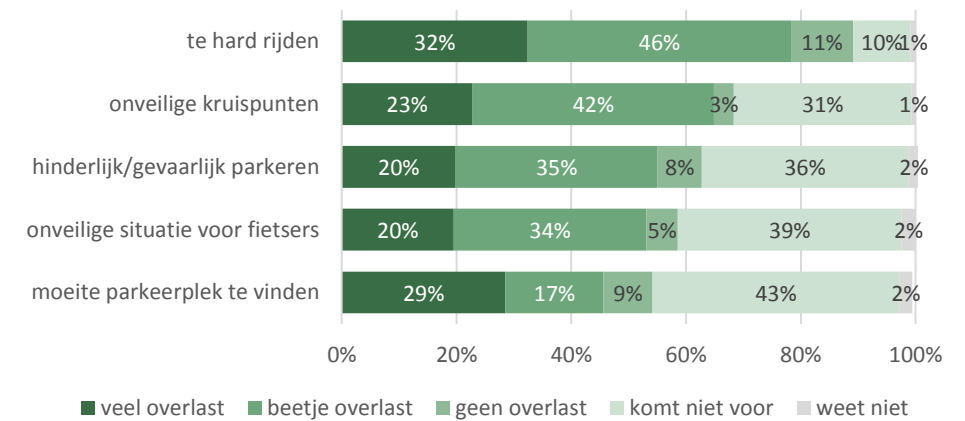


Verkeersoverlast in de buurt

Ruim driekwart van de respondenten ervaart enige hinder van te hard rijden in de eigen buurt, twee derde heeft tenminste enige overlast van onveilige kruispunten. Hinderlijk of gevaarlijk parkeren en onveilige situaties voor fietsers leveren bij ruim de helft van de inwoners hinder op, bijna de helft geeft aan last te hebben met het vinden van een parkeerplek in de buurt. Voor een iets kleiner deel is dit geen issue, omdat dit niet voorkomt in hun buurt.

Figuur 19

Voorkomen en overlast ervaren in de eigen buurt van:



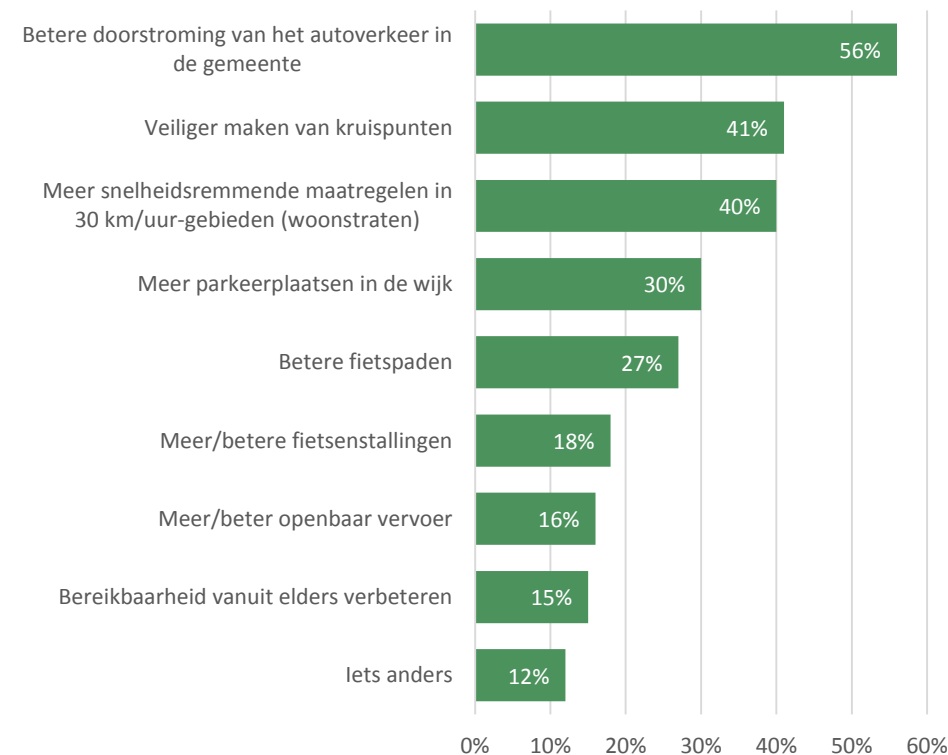
Verbeteren van de verkeerssituatie in gemeente Gorinchem

Het verbeteren van de verkeerssituatie

De belangrijkste maatregelen op verkeersgebied voor de gemeente Gorinchem zijn het verbeteren van de doorstroming van autoverkeer, het veiliger maken van kruispunten en het afdwingen van de maximum snelheid in 30-km/uur-gebieden. Respondenten noemen verder nog onder andere het controleren en handhaven van de maximum snelheid en het gedrag van fietsers, het veiliger maken van rotondes en het weren van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad van Gorinchem.

Figuur 20

Belangrijkste maatregelen op verkeersgebied



Opmerkingen en suggesties van inwoners

Ten slotte is de panelleden gevraagd of zij nog opmerkingen of suggesties hebben om de bereikbaarheid van Gorinchem te verbeteren. Hieronder is een selectie van de gegeven suggesties weergegeven:

- "Voorzien in een rondweg ter ontlasting van de Banneweg en Stationsstraat en verbeteren van fietsverkeerafwikkeling rond Concordiaweg/Stationsstraat en Oude Hoven."
- "Maak een grote parkeerplaats net buiten het centrum waar iedereen gratis kan parkeren. Wil je dan toch het centrum in dan moet je betalen."
- "Binnenstad alleen kort parkeren en lang parkeren voor gasten in parkeergarage. Parkeren gasten in binnenstad rondom markt, straten daarom heen alleen voor vergunninghouders."
- "Station is niet bereikbaar met rolstoel wat enorm jammer is."
- "Parkeerplaatsen buiten de stad en pendelbussen. Aanwijzen vergunningengebied zodat bewoners die fors betalen voor een parkeerplek die ook kunnen vinden."
- "Betere doorstroom van de belangrijkste kruispunten."
- "Doorstroom op Banneweg richting centrum is echt vreselijk."
- "Fietzers en auto's op de rotondes scheiden zal de doorstroming zeer ten goede komen."
- "Het ov is een ramp. De trein sluit zeer slecht aan op de NS. Lange reistijden. En ook altijd omrijden. Naar bijv. Den Bosch en Breda."
- "Kosten parkeren centrum; prima. Zolang Gorinchemmers blijven rijden terwijl fietsen ook een oplossing is, laat dan de prijzen maar hoog. Verder zijn ze natuurlijk idioot hoog en zijn de vergunningsregels van de zotte..."
- "Oost/westverbinding zou verbeterd moeten worden."
- "Weg Nieuwe Hoven naar de stad verbreden en éénrichtingsverkeer afschaffen. Piazza beter bereikbaar maker is te druk, Lidl is te druk."
- "Een frequentere snelbusverbinding met Utrecht en Breda, of een intercityverbinding met Rotterdam en Utrecht. Een treinverbinding naar het zuiden zou nog beter zijn."
- "Vorig jaar kon men met een parkeervergunning voor de binnenstad parkeren in heel de binnenstad. De gemeente heeft het gebied gehalveerd, maar de kosten voor de vergunning niet verlaagd."
- "Nieuwe Hoven in beide richtingen open gooien."
- "Stoplichten beter afstemmen op de grote kruispunten of laten reageren op drukte."
- "Binnenstad vrachtverkeervrij."
- "Zorg dat fietsers ruim en veilig kunnen fietsen. Vrij liggende fietspaden, zeker op rotondes. Veilige fietsenstallingen dicht bij winkels."
- "Meer parkeerplekken buiten de binnenstad, zodat parkeren makkelijker wordt in de binnenstad. OV-mogelijkheden weer uitbreiden zodat het het niveau haalt van 5 jaar geleden (lijn Meerkerk/Gorinchem, 387)."
- "Bruggen op bepaalde tijden bedienen. Is geen 2019 dat de scheepvaart voorrang heeft."