

Verkeersveiligheid

Resultaten onderzoek 2015

In opdracht van de gemeente Houten

Projectnummer 11444

Februari 2015

Rianne van Beek MSc

Laurette Haas

Inhoudsopgave

Achtergrond	5
Conclusies en Overwegingen	7
1. Verkeersveiligheid.....	9
2. Veiligheid in de eigen straat.....	15
3. Fietsers, brommers en scooters.....	18
4. Elektrische scooters en fietsen	20
5. Doelgroepen.....	22
Bijlage 1 – Respondentenprofiel.....	24
Bijlage 2 – Processtatistieken	25
Bijlage 3 – Vragenlijst.....	26

Achtergrond

Aanleiding onderzoek

De gemeente Houten wil graag weten hoe haar burgers de verkeersveiligheid in Houten anno 2015 ervaren. Hoe staat het met de verkeersveiligheid in de eigen straat? Wat zijn de meest onveilige verkeerslocaties in de gemeente? Wat zijn daarvoor de redenen?

Op deze en andere vragen probeert de gemeente antwoord te krijgen door middel van een onderzoek onder het Burgerpanel. Met het onderzoek wil de gemeente haar beleid verder ontwikkelen en eventueel bijstellen. Zo wil de gemeente de uitkomsten van dit inwonersonderzoek betrekken bij het actualiseren van het verkeersveiligheidsplan van de gemeente.

Het onderzoek komt voor een deel overeen met de meting uit 2011, zodat een vergelijking mogelijk is met de situatie van vier jaar geleden. Daarnaast wordt in de meting van 2015 ingegaan op nieuwe ontwikkelingen, zoals het elektrisch rijden op fiets en scooter.

Methode van onderzoek

Voor dit onderzoek zijn alle 1.299 leden van het Burgerpanel uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. Daarnaast zijn 240 Houtenaren uitgenodigd, die recent aan andere onderzoeken voor de gemeente Houten hebben meegewerkt (Jongerenpeiling en Monitor Sociale Kracht). In de periode van 22 januari tot en met 9 februari 2015 hebben in totaal 848 inwoners deelgenomen aan het onderzoek naar verkeersveiligheid. Dit betekent een respons van 55%.

De resultaten worden gerapporteerd op totaalniveau. Daarnaast is in hoofdstuk 5 gekeken naar verschillen op basis van achtergrondgegevens, zoals: geslacht, leeftijd en wijk. In bijlage 1 is een respondentenprofiel opgenomen.

Conclusies en Overwegingen

Houten wordt gemiddeld als verkeersveilig ervaren, maar kent toch nog onveilige locaties

Houtenaren zijn over het algemeen tevreden met de verkeersveiligheid in hun gemeente. Vooral de situatie voor fietsers wordt goed beoordeeld. De verkeersveiligheid voor kinderen, brommers en gehandicapten kan volgens sommigen nog wel beter.

In vergelijking met 2011 is de tevredenheid met de verkeersveiligheid in Houten iets toegenomen; vooral de situatie voor voetgangers en kinderen wordt beter beoordeeld.

Vrijwel alle Houtenaren wijzen onveilige situaties binnen de gemeente aan. Zij denken daarbij vaak aan de kruisingen bij de Molen in het centrum, maar bijvoorbeeld ook aan de Rondweg en de Dorpsstraat. Plekken die het vaakst worden genoemd zijn achtereenvolgens:

Meest onveilige verkeerslocaties in de gemeente Houten	
1. Rotonde de Molen/Molenzoom/Stellingmolen/parkeergarage Kruitmolen/busstation	
2. Het Rond/ winkelcentrum/ Onderdoor	
3. Rondweg/De Staart	

Vooraf onoverzichtelijke situaties, waarbij diverse drukke verkeersstromen uit verschillende richtingen samenkomen, worden als onveilig ervaren. Zij zien daarbij vooral een risico voor fietsers en voetgangers, die per definitie de meest kwetsbare groepen zijn binnen het verkeer.

Het wegontwerp wordt gezien als belangrijkste oorzaak voor onveilige locaties/ situaties en in mindere mate het gedrag van de verkeerdeelnemers. Houtenaren denken dat de onveilige locaties dan ook het best aangepakt kunnen worden door middel van verkeersaanwijzingen ter plekke (borden, haaiantanden, verkeerslichten, etc.). Ook aanpassingen in de weginrichting kunnen helpen om meer overzicht en duidelijkheid te creëren, bijvoorbeeld door verkeersstromen van elkaar te scheiden. Om het gedrag van de verkeersdeelnemers te beïnvloeden, denkt men vooral aan strengere handhaving (flitsers, politiecontrole, etc.).

⇒ *De verkeersveiligheid in Houten kan vooral verbeterd worden door het vergroten van de overzichtelijkheid, met name op drukke locaties in het centrum. Probeer verkeersstromen zo veel mogelijk te reguleren, door het scheiden van verkeersdeelnemers of het plaatsen van verkeerslichten. Zorg voor duidelijke voorrangregels, door het plaatsen van borden of het aanbrengen van andere verkeerstekens.*

Veiligheid in eigen straat kan nog beter

Houtenaren zijn wat kritischer ten aanzien van de verkeerssituatie in hun eigen straat; één op de zes inwoners is hier niet tevreden over. Een kwart van de Houtenaren heeft dan ook al eens maatregelen genomen om de veiligheid in de eigen straat te verbeteren. Een deel van hen neemt hiervoor contact op met de gemeente, maar vaak gaat men ook zelf in gesprek met overtreders of neemt men zelf maatregelen.

Een kwart van de Houtenaren is bekend met de werkwijze 'een veilige straat' maar slechts een klein deel van hen heeft er wel eens gebruik van gemaakt. Een kwart van de Houtenaren denkt dat deze werkwijze wel iets voor hun straat zou kunnen betekenen.

De attentieborden die de gemeente op aanvraag plaatst in straten zijn (nog) niet heel bekend, het gebruik er van is ook nog niet zo heel hoog. De snelheidsdisplay heeft van de drie borden de hoogste bekendheid, maar deze wordt mogelijk verward met andere snelheidsmeters. Ruim een derde van de Houtenaren denkt dat de borden wel iets zouden kunnen betekenen voor hun straat.

- ⇒ *Probeer de bekendheid van 'een veilige straat' en de optie tot plaatsing van attentieborden te vergroten, vooral in Zuid, waar de meeste kinderen wonen. Gezinnen met jonge kinderen zijn de belangrijkste doelgroep, dus speel hier op in bij de keuze van communicatiekanalen. Denk bijvoorbeeld aan informatie via scholen, de bibliotheek of social media.*

Houten is zeer aantrekkelijk voor fietsers

Hoewel fietsers een kwetsbare risicogroep blijven bij onoverzichtelijke verkeerssituaties, wordt de verkeersveiligheid voor fietsers in Houten in het algemeen goed beoordeeld. Dit bevestigt het beeld van Houten als fietsstad. De gemeente probeert de veiligheid van fietspaden nog verder te vergroten door het aantal obstakels op fietspaden te verminderen. Toch weet één op de acht Houtenaren één of meerdere locaties te noemen waar nog obstakels verwijderd kunnen worden.

- ⇒ *De obstakels op fietspaden lijken geen groot probleem te vormen, maar verdere vermindering kan de verkeersveiligheid helpen vergroten.*

Brommers en scooters zijn risicogroep, maar vormen geen groot probleem

Overall worden brommers en scooters niet heel vaak genoemd in relatie tot onveilige situaties, maar toch scoort de verkeersveiligheid voor deze groep relatief slecht. Een kwart van de Houtenaren ervaart wel eens overlast van brommers of scooters in Houten, vooral door hun snelle en soms roekeloze rijgedrag.

- ⇒ *Zorg voor voldoende toezicht op rijgedrag van brommers en scooters, zij het dat dit momenteel geen speerpunt hoeft te zijn. De overlast is immers in vergelijking met 2011 afgenomen.*

Gebruik elektrische fiets neemt toe, maar vraagt om maatregelen

Inmiddels heeft één op de zes Houtenaren een elektrische fiets, dit zijn vooral ouderen Houtenaren. De helft van de gebruikers ervaart wel eens knelpunten bij het gebruik. Deze hebben vaak te maken met veiligheid, maar ook met een tekort aan voorzieningen (vooral te weinig parkeergelegenheid).

Ook veel niet-gebruikers ervaren problemen ten aanzien elektrische fietsen en scooters. De hoge snelheid in combinatie met het ontbreken van geluid leidt volgens hen tot onveilige situaties.

Om de elektrische fiets voldoende ruimte te geven in de toekomst, is naast benodigde voorzieningen dan ook vooral vraag naar een training over het gebruik.

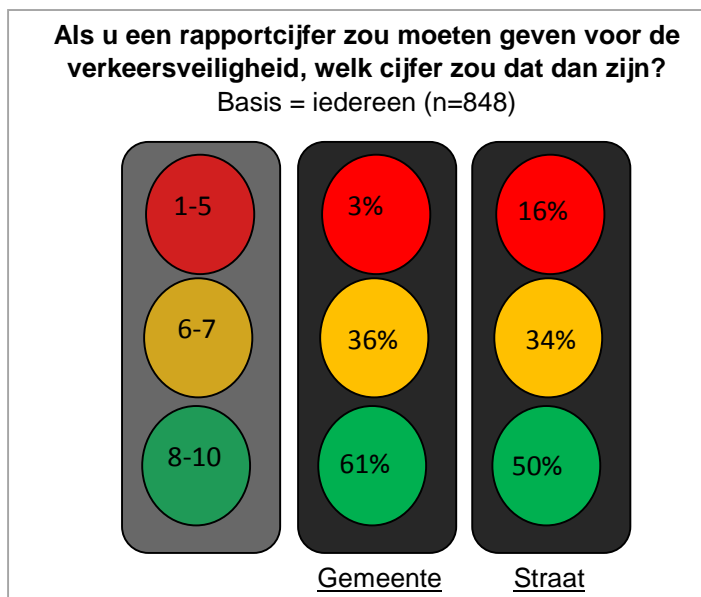
- ⇒ *Faciliteer e-bike trainingen, wellicht afgestemd op verschillende doelgroepen. Besteed daarbij niet alleen aandacht aan rijvaardigheid, maar creëer ook bewustwording van wat e-bikes betekenen voor andere verkeersdeelnemers.*
- ⇒ *Zorg voor voldoende voorzieningen: brede parkeerplekken, oplaadpunten en brede fietspaden zonder krappe bochten.*

1. Verkeersveiligheid

Beleving verkeersveiligheid

Houtenaren zijn in het algemeen tevreden over de verkeersveiligheid in hun gemeente. Wanneer zij deze moeten beoordelen met een rapportcijfer, geven zij gemiddeld een 7,6. Slechts een klein deel (3%) geeft een onvoldoende.

Over de verkeersveiligheid in de eigen straat zijn Houtenaren echter iets minder positief. Eén op de zes inwoners (16%) beoordeelt deze met een onvoldoende. Gemiddeld scoort de veiligheid in de eigen straat een 7,2.



De verkeersveiligheid wordt op beide punten iets beter beoordeeld dan tijdens de vorige meting, in 2011. Toen scoorde de veiligheid binnen de gemeente een 7,4 (5% ontevreden) en binnen de eigen straat een 7,0 (17% ontevreden). Ook toen waren inwoners dus minder tevreden met de situatie in de eigen straat dan met de algemene situatie binnen de gemeente Houten.

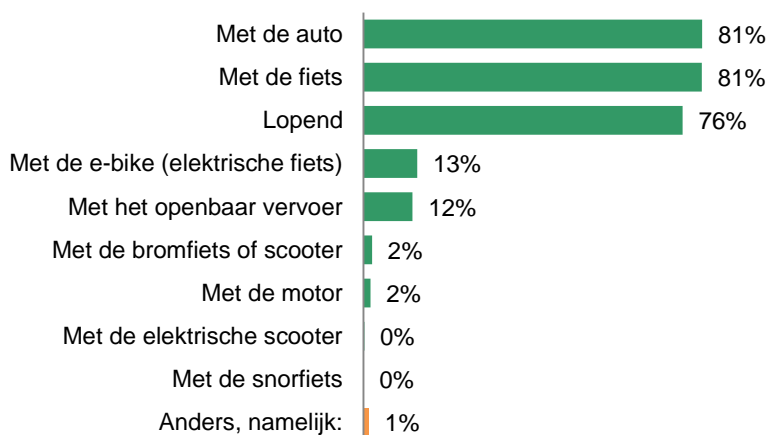
Gebruik vervoersmiddelen

Houtenaren verplaatsen zich binnen Houten vooral met de auto (81%) of met de fiets (81%), maar ook veelal te voet (76%).

Op welke wijze verplaatst u zich regelmatig (minimaal gemiddeld één keer per week) in de gemeente Houten?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis= iedereen (n=848)

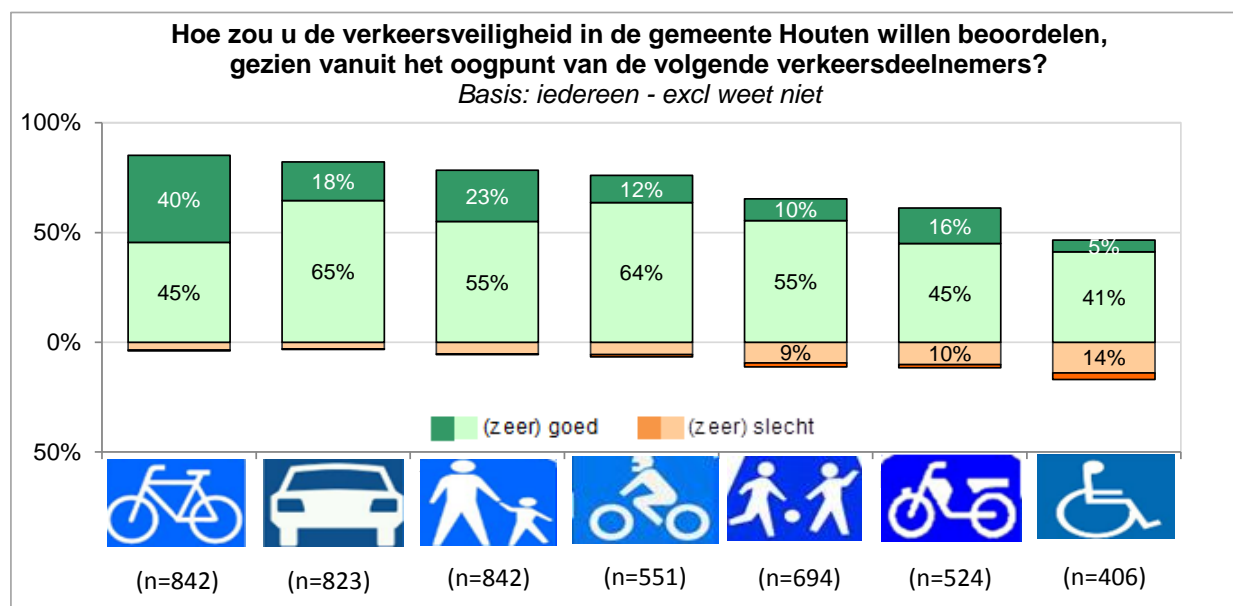


In vergelijking met de vorige meting in 2011 is het beeld nauwelijks gewijzigd, maar zien we wel een verschuiving van de fiets naar de e-bike. Het aandeel regelmatige gebruikers van een gewone fiets is gedaald van 87% naar 81%, terwijl nu 13% regelmatig gebruik maakt van een elektrische fiets. In 2011 was dit aandeel nog minimaal.

Verkeersveiligheid voor verschillende deelnemers aan het verkeer

Aan de Houtenaren is gevraagd hoe zij de verkeersveiligheid in de gemeente Houten beoordelen, gezien vanuit het oogpunt van verschillende verkeersdeelnemers. Voor motorrijders, bromfietzers en scooters geldt dat veel Houtenaren het lastig vinden om de verkeersveiligheid te beoordelen, waarschijnlijk omdat zij zelf niet op deze wijze deelnemen aan het verkeer. In de volgende grafiek is daarom alleen gekeken naar Houtenaren die een beeld hebben van de veiligheid voor de betreffende groep verkeersdeelnemers.

Houtenaren zijn dan het meest tevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers. Maar liefst 85% van de Houtenaren beoordeelt deze als (zeer) goed, terwijl slechts 4% hier ontevreden over is. Ook de situatie voor automobilisten, voetgangers en motorrijders wordt over het algemeen goed beoordeeld (respectievelijk 82%, 78% en 76% vindt deze goed). Het minst overtuigd zijn de Houtenaren van de verkeersveiligheid voor kinderen, bromfietzers/ scooters en gehandicapte verkeersdeelnemers. Van de inwoners die hier een beeld van hebben, denkt zeker één op de tien dat de verkeersveiligheid voor deze groepen slecht is.

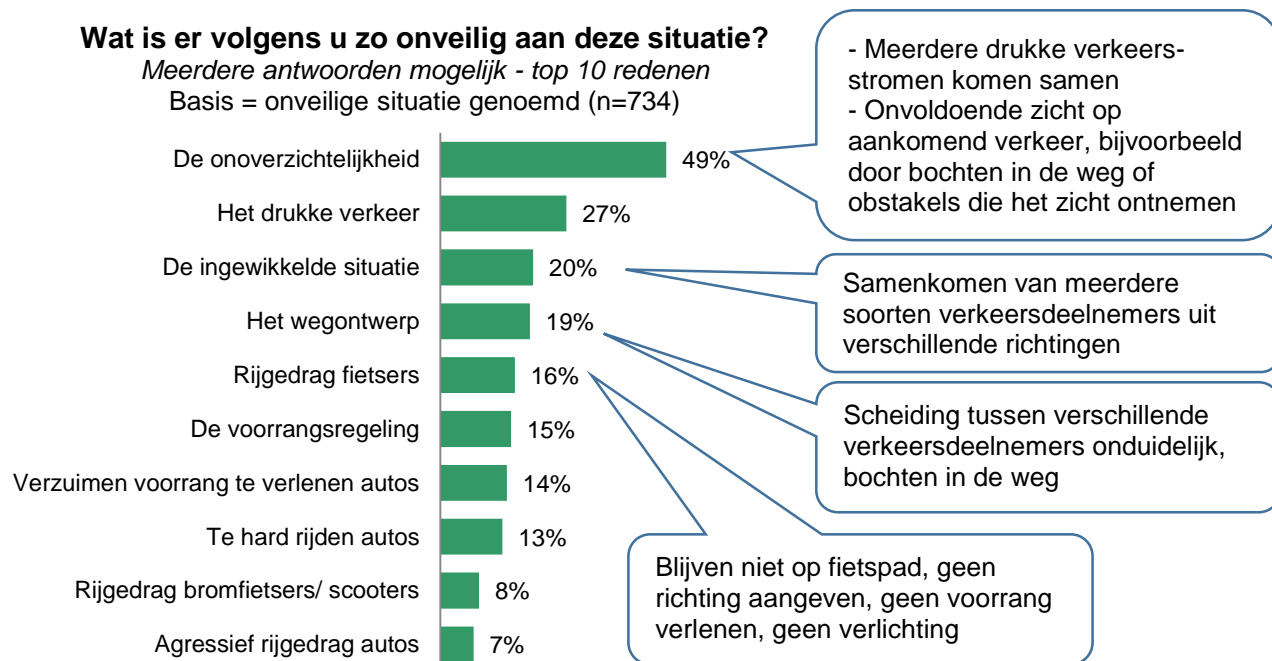


In vergelijking met 2011 zijn Houtenaren positiever over de verkeersveiligheid van voetgangers en kinderen. In 2011 beoordeelde 73% van de Houtenaren de verkeersveiligheid voor voetgangers als (zeer) goed, dit is nu 78%. Voor kinderen is dit aandeel gestegen van 59% naar 65%.

Oorzaak onveilige locaties/ situaties

De onveilige locaties c.q. situaties worden volgens de Houtenaren vooral veroorzaakt door onoverzichtelijkheid (49%). Ook het drukke verkeer (27%), de ingewikkelde situatie (20%) en het wegontwerp (19%) dragen bij aan een gevoel van onveiligheid. Vooral locaties waar meerdere soorten verkeersdeelnemers uit verschillende richtingen samenkomen worden als ingewikkeld ervaren. Dit verklaart ook waarom de situaties in het centrum, waar veel verkeer uit verschillende richtingen samenkomt als meest onveilig worden ervaren.

De oorzaak voor onveilige situaties wordt dus vooral gezocht in de weginrichting en verkeersstromen. Het gedrag van de verkeersdeelnemers speelt echter ook een rol. Aangezien automobilisten en fietsers de grootste groepen verkeersdeelnemers vormen, worden deze ook het meest genoemd. Ruim een derde (39%) van de Houtenaren die een onveilige situatie noemde, wijt deze (mede) aan het gedrag van automobilisten en 16% noemt het rijgedrag van fietsers. Automobilisten verzuimen volgens de Houtenaren vooral vaak om voorrang te verlenen (14%) en daarnaast rijden zij op sommige plekken te hard (13%) en te agressief (7%).



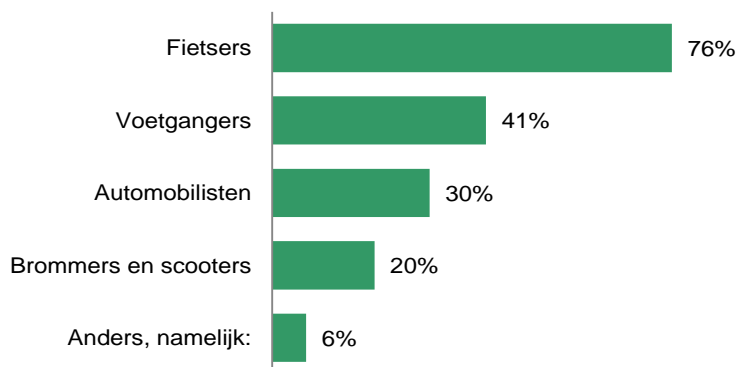
In vergelijking met 2011 noemen Houtenaren vaker het wegontwerp als reden voor de onveiligheid (nu 19% versus 14% in 2011). Ook het verzuimen van automobilisten om voorrang te geven wordt in 2015 vaker genoemd (14% versus 10% in 2011). Het rijgedrag van bromfietsers en scooters ligt daarentegen juist minder vaak ten grondslag aan een onveilige locatie (nu 8% versus 16% in 2011). Ook een gebrek aan fietsvoorzieningen wordt in 2015 minder vaak genoemd als reden (4% nu versus 8% in 2011).

Hoewel Houtenaren het meest tevreden zijn over de verkeersveiligheid van fietsers in vergelijking met andere verkeersdeelnemers, hebben zij toch vaak het idee dat de onveilige locaties/ verkeerssituaties vooral gevaarlijk zijn voor fietsers (76%). Ondanks de goede voorzieningen voor fietsers op veel plekken in Houten, zijn er kennelijk toch nog locaties die voor deze groep als onveilig worden ervaren. Ook voetgangers worden vaak als risicogroep gezien (41%). Dit zal vooral samenhangen met de kwetsbaarheid van deze groepen verkeersdeelnemers.

Voor wie is deze locatie volgens u met name onveilig?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis = Onveilige situatie genoemd (n=734)



In vergelijking met 2011 denken Houtenaren nu vaker dat een locatie onveilig is voor automobilisten (gestegen van 23% naar 30%), maar minder vaak voor voetgangers (gedaald van 48% naar 41%).

Ook de meest genoemde locaties die als onveilig worden ervaren in Houten, zijn volgens de Houtenaren vooral onveilig voor fietsers, gevolgd door voetgangers. Alleen de situatie rondom de Rondweg / Staart / inprikkers wordt logischerwijs vooral als gevaarlijk ervaren voor automobilisten.

Voor wie is deze locatie volgens u met name onveilig? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Basis = betreffende locatie genoemd



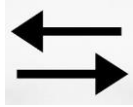
Locatie	Voetgangers	Fiets	Brommer / scooter	Auto	Overig
1. Rotonde de Molen/Molenzoom/Stellingmolen/parkeergarage Kruitmolen/busstation (n=145)	38%	92%	28%	28%	5%
2. Het Rond/ winkelcentrum/ Onderdoor (n=97)	68%	77%	16%	9%	5%
3. Rondweg/De Staart (n=66)	9%	24%	5%	76%	8%

Maatregelen om verkeersveiligheid te vergroten

Mogelijke maatregelen die Houtenaren noemen om de verkeersveiligheid te vergroten hebben vaak betrekking op regelgeving en het plaatsen van verkeersborden of andere verkeerstekens. Zij hopen hiermee de situatie te verduidelijken en het gewenste gedrag af te dwingen bij de verkeersdeelnemers. In mindere mate denkt men het gedrag te kunnen beïnvloeden door de weginrichting aan te passen. Bijvoorbeeld door het scheiden van verkeersstromen of het creëren van meer overzicht. Daarnaast geven verschillende Houtenaren aan dat de veiligheid kan worden vergroot door strengere handhaving; bijvoorbeeld door middel van camera's, flitsers of politiecontrole.

Suggesties om de verkeersveiligheid te vergroten

Basis = onveilige situatie genoemd (n=734)

Markering / regelgeving	Controle / handhaving	Aanpassen weginrichting
<ul style="list-style-type: none">- Haaientanden- Borden plaatsen- Het plaatsen van verkeerslichten- Knipperlicht / waarschuwingsbord- Parkeerverbod- Voorrangsregel wijzigen	<ul style="list-style-type: none">- Flitspalen- Meer controle door politie, flitsers- Foutparkeerders strenger aanpakken- Betere controle fietsverlichting- Snelheidscontrole scooters en brommers	<ul style="list-style-type: none">- Idealiter moeten verkeersstromen gescheiden worden- Verwijderen haag- Betere straatverlichting- Afscheiding tussen voetgangers en overig verkeer.- Betere afscheiding van verschillende verkeersstromen- Minder punten waar een auto vandaan kan komen- Bochten weg halen of minder haaks maken
		

2. Veiligheid in de eigen straat

Maatregelen in eigen straat

Houtenaren beoordelen de verkeersveiligheid in de eigen straat gemiddeld met een 7,2. Eén op de zes inwoners (16%) is hier ontevreden over.

Een kwart van de Houtenaren (25%) heeft dan ook zelf (eventueel samen met burens) maatregelen genomen om de straat veiliger te maken. Van de Houtenaren die de veiligheid in de eigen straat met een onvoldoende beoordelen, heeft de helft (50%) zelf maatregelen genomen. Houtenaren die zelf actie ondernemen gaan vaak in gesprek met de overtreders, nemen contact op met de gemeente, of nemen zelf maatregelen. Deze bestaan bijvoorbeeld uit het plakken van 30 km stickers op klike's, de eigen haag goed snoeien of het bord 'Victor Veilig' in de straat plaatsen.



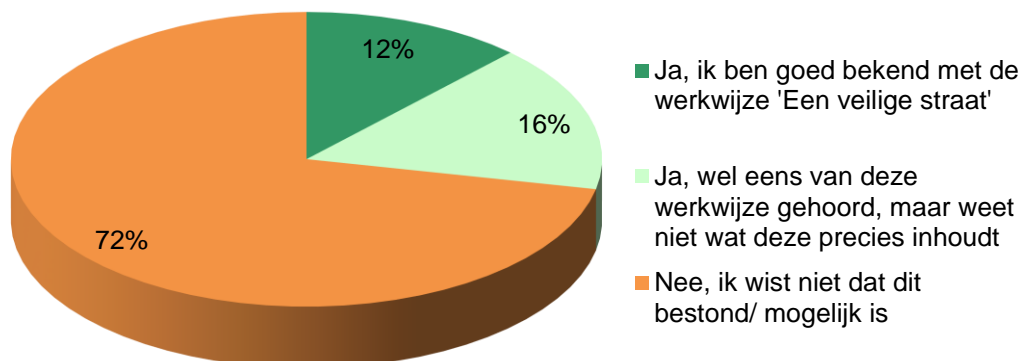
Bekendheid 'een veilige straat'

Als Houtenaren vinden dat er te hard wordt gereden in hun straat, dan kunnen zij zich verenigen in een werkgroep en zich aanmelden voor de werkwijze 'Een veilige straat'. Samen met de bewoners en de gemeente Houten wordt dan eerst de problematiek onderzocht aan de hand van een meting. Indien er inderdaad sprake is van een snelheidsprobleem, dan worden de maatregelen die daarbij passen besproken met de werkgroep. Dergelijke maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit de aanleg van wegversmallingen, verkeersdrempels of het plaatsen van attentieborden. Belangrijke voorwaarde is dat het merendeel van de buurtbewoners zich kan vinden in deze maatregelen. Ook moet vooraf duidelijk zijn dat de voorgenomen maatregelen voldoende effect zullen hebben.

Een kwart van de Houtenaren (28%) is bekend met de werkwijze 'een veilige straat', waarvan 12% ook echt goed op de hoogte is van wat de werkwijze inhoudt. Er is dus een grote groep inwoners die de aanpak niet kent (72%).

Bent u bekend met de werkwijze 'Een veilige straat'?

Basis= iedereen (n=848)



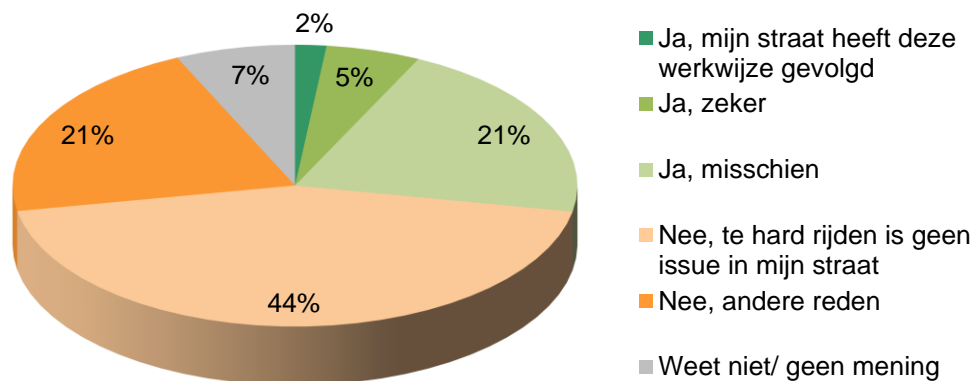
Houtenaren die ontevreden zijn over de veiligheid in de eigen straat hebben vaker van 'een veilige straat' gehoord dan gemiddeld; 34% van hen kent deze werkwijze. Zij hebben zich kennelijk al vaker verdiept in mogelijke maatregelen in hun straat. Ook Houtenaren die zelf actie hebben ondernomen in de eigen straat kennen 'een veilige straat' vaker. 41% van deze Houtenaren heeft wel eens van de werkwijze gehoord en 22% is er zelfs goed mee bekend. Desalniettemin kan worden geconcludeerd dat de werkwijze slechts bekend is bij een minderheid van de beoogde doelgroep. Hier valt nog veel te winnen.

Interesse in 'een veilige straat'

Ruim een kwart (28%) van de inwoners van Houten denkt dat de werkwijze 'een veilige straat' iets zou kunnen betekenen voor hun straat; 2% heeft er inmiddels al gebruik van gemaakt.

Zou deze werkwijze iets kunnen betekenen voor uw straat?

Basis= iedereen (n=848)



De interesse om in de toekomst gebruik te maken van 'een veilige straat' is het grootste onder de inwoners die nog nooit van de werkwijze hebben gehoord: 29% van hen denkt dat het iets voor hen zou kunnen betekenen. Van degenen die goed bekend zijn met de werkwijze heeft 11% er al gebruik van gemaakt. 13% denkt dat het iets voor hen zou kunnen betekenen.

Van de Houtenaren die ontevreden zijn over de veiligheid in eigen straat heeft 3% al gebruik gemaakt van de werkwijze en denkt 39% dat het van nut zou kunnen zijn in hun straat.

Van de Houtenaren die zelf (eventueel samen met burens) maatregelen genomen hebben om de straat veiliger te maken, heeft 4% de werkwijze van 'een veilige straat' gevolgd.

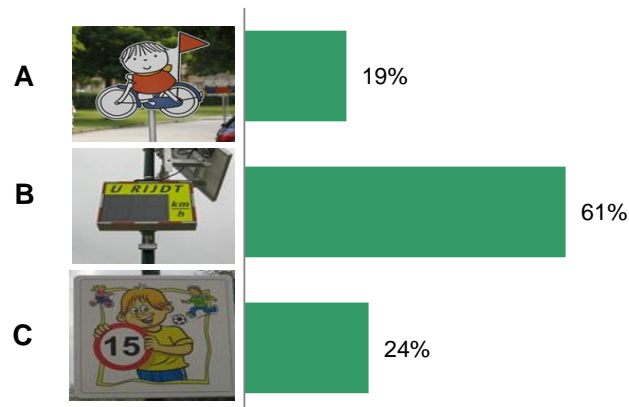
Attentieborden

De gemeente Houten heeft verschillende attentieborden die weggebruikers attenderen op hun verkeersgedrag (te hard rijden) en spelende kinderen in de straat. Inwoners kunnen deze borden aanvragen bij de gemeente. Dit kan vanuit een werkgroep 'Een veilige straat', maar dit kan ook als individuele bewoner. De Dick Bruna-borden (type A) worden gedurende één maand geplaatst. De snelheidsdisplay (type B) wordt eveneens voor gemiddeld vier weken geïnstalleerd. Het bord met aanduiding 15km/u (type C) wordt gedurende maximaal één jaar geplaatst.

Het bord met de snelheidsdisplay is het meest bekend van de drie borden (61%). De borden type A en C zijn respectievelijk bij een vijfde (19%), en een kwart (24%) van de Houtenaren bekend.

Heeft u één van de volgende attentieborden wel eens gezien in Houten?

Basis= Iedereen (n=721)



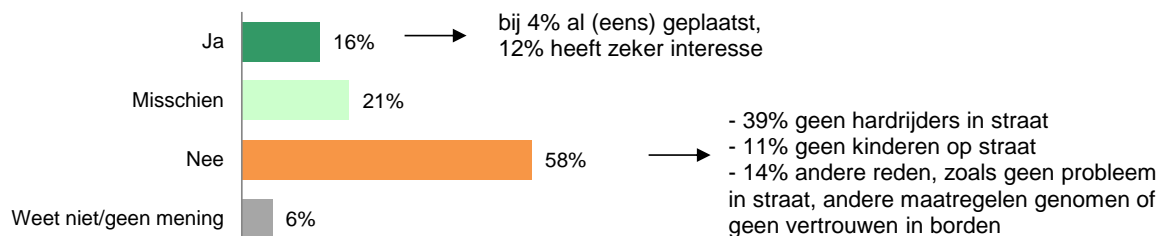
Eén op de drie Houtenaren (37%) denkt dat de borden goed zouden kunnen werken in hun straat. Bij 4% van hen is (al eens) een bord geplaatst. Van de 33 personen waarbij al eens een bord geplaatst is, hebben 2 interesse om dit nogmaals te doen.

Zes van de tien inwoners (58%) hebben géén interesse in de borden. In hun straat is vaak geen probleem: er wordt niet te hard gereden (39%) of er spelen geen kinderen (11%). Enkele Houtenaren noemen andere redenen waarom zij geen interesse hebben in de borden, waarbij vooral naar voren komt dat zij geen vertrouwen hebben in de effectiviteit van de borden.

Zou één van deze borden iets kunnen betekenen voor uw straat?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis= Iedereen (n=848)



3. Fietzers, brommers en scooters

Obstakels op (brom)fietspaden

Houten is bezig met het verminderen van het aantal obstakels op (brom-)fietspaden. Uit landelijk onderzoek blijkt namelijk dat obstakels veel ongelukken veroorzaken.

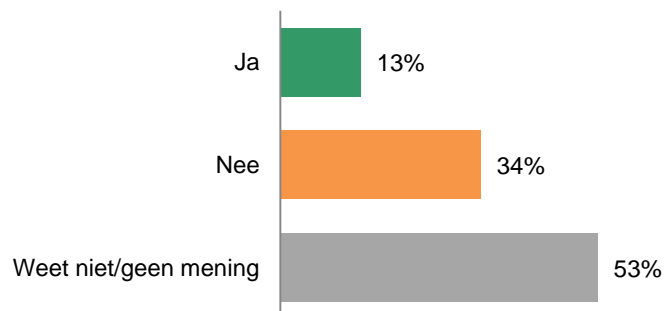
Met obstakel bedoelen wij hier een fysieke barrière op een (brom-)fietspad om auto-verkeer te weren, zoals te zien op de afbeeldingen hiernaast.



Ondanks de acties die de gemeente Houten al heeft ondernomen om het aantal obstakels op (brom)fietspaden te verminderen, weet nog één op de acht inwoners (13%) één of meerdere locaties te noemen waar nog obstakels verwijderd zouden kunnen worden.

Zijn er nog locaties op (brom-) fietspaden in Houten waar volgens u de obstakels verwijderd kunnen worden??

Basis= Iedereen (n=848)



Houtenaren denken hierbij aan verschillende locaties, er is niet één duidelijke probleemplek die er uit springt.¹ De volgende locaties zijn enkele keren genoemd:

- Molenzoom
- Houtense Wetering
- Weteringhout
- Fietspad bij Gravenborch – Abrikozengaarde
- Gemeentehuis
- Achterom bij Kooikerseind

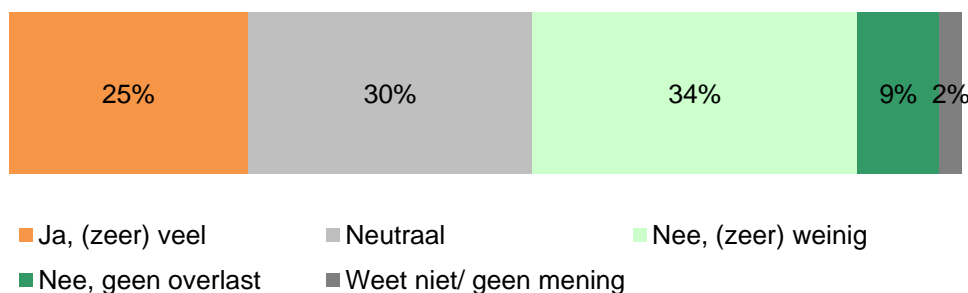
¹ Van de 848 respondenten heeft 13% één of meerdere locatie genoemd. In totaal zijn 148 antwoorden gegeven bij de vraag met betrekking tot locaties.

Overlast van brommers en scooters

Door de bijzondere verkeersstructuur van Houten rijden in de gemeente bromfietsen en scooters op de (brom-)fietspaden in plaats van op de rijbaan. Een kwart van de Houtenaren (25%) geeft aan dat zij wel eens overlast ervaren van brommers en scooters in Houten. De meeste inwoners hebben hier echter weinig tot geen last van, of hebben hier niet echt een beeld bij.

Ervaart u overlast van brommers en scooters in Houten?

Basis= Iedereen (n=848)

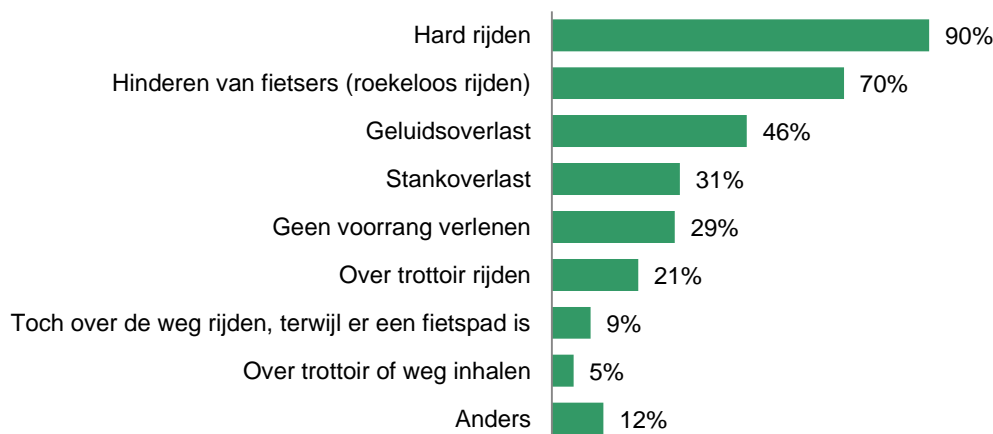


De overlast die brommers en scooters veroorzaken bestaat voornamelijk uit te hard rijden (90%) en het hinderen van fietsers met roekeloos rijgedrag (70%). Daarnaast geven ze geluidsoverlast (46%) en stankoverlast (31%) en verlenen ze niet altijd correct voorrang (29%). Overige opmerkingen betreffen onder meer onbezonnen rijgedrag en gevaarlijke situaties die ontstaan doordat men elektrische scooters niet hoort aankomen.

Waar bestaat deze overlast uit?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis= ervaart overlast van brommers en scooters (n=212)



In vergelijking met 2011 is de overlast door brommers en scooters afgenomen: toen gaf nog 37% van de Houtenaren aan (zeer) veel overlast van deze groep weggebruikers te ervaren. Vooral de geluidsoverlast is verminderd in vergelijking met 2011 (toen genoemd door 70% van degenen die overlast ervoeren) en brommers verlenen nu vaker voorrang (2011: 43% geen voorrang verlenen).

4. Elektrische scooters en fietsen

De afgelopen jaren zijn de elektrische fiets (ook wel e-bike genoemd) en elektrische scooter sterk in opmars. Voor de komende vijf jaar wordt nog een forse groei verwacht. Ook in Houten gebruiken steeds meer mensen elektrische fietsen en scooters. 18% heeft inmiddels een elektrische fiets. Het bezit van elektrische scooters is nog minimaal (minder dan 1%).



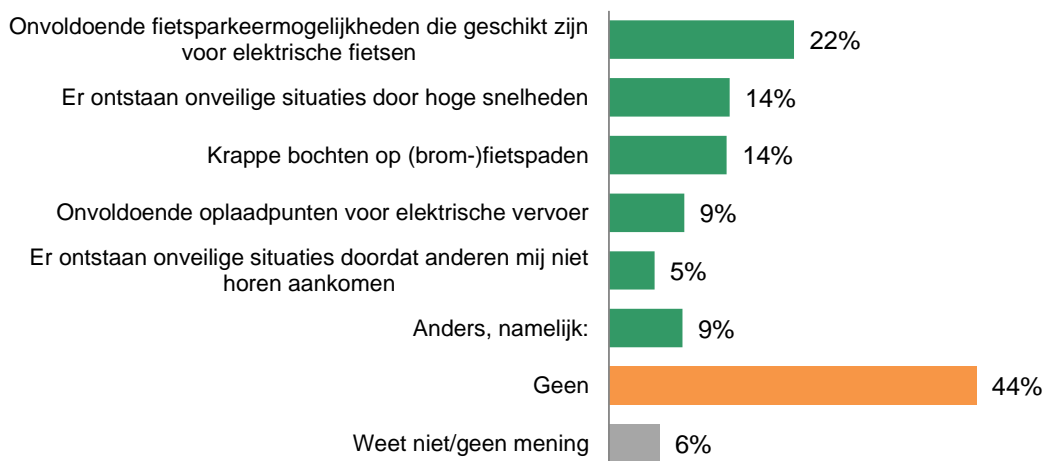
18%

Knelpunten

Ruim de helft van de bezitters van elektrische fietsen en scooters ervaart wel eens problemen bij het gebruik van hun tweewieler. Deze hebben vaak te maken met veiligheid (30%): door te krappe bochten (14%), hoge snelheden (14%) of het geruisloze rijden (5%). Daarnaast ervaart een kwart (25%) van de gebruikers dat er nog onvoldoende faciliteiten zijn voor elektrische voertuigen: er is vooral gebrek aan parkeerplaatsen (22%), maar ook aan oplaadpunten (9%).

Welke knelpunten ervaart u bij het gebruik van de elektrisch fiets of elektrische scooter daar waar het gaat om (brom-)fietspaden, fietsenstallingen of andere zaken in de openbare ruimte?

Meerdere antwoorden mogelijk
Basis = bezit elektrische scooter/fiets

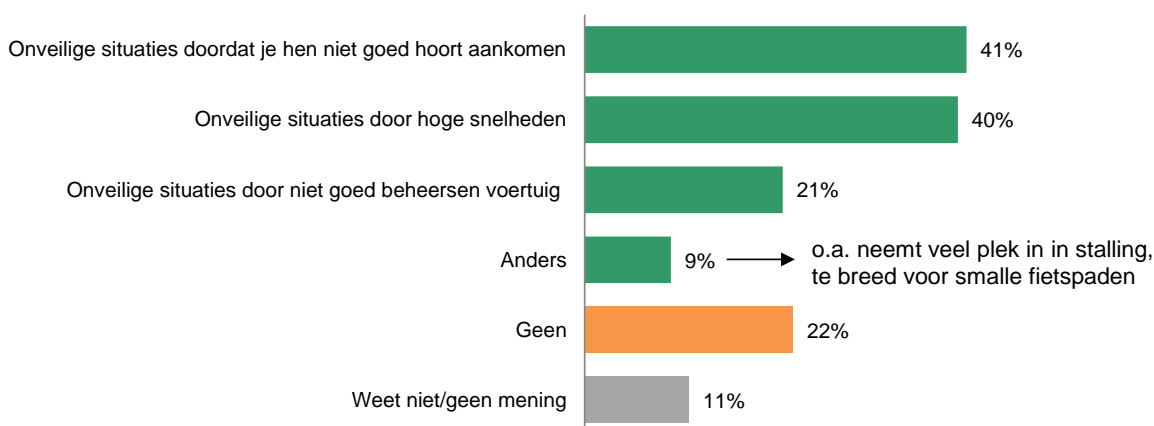


Twee derde van de Houtenaren die zelf geen elektrische fiets of scooter hebben, geeft aan dat zij knelpunten ervaren ten aanzien van medeweggebruikers op een elektrische fiets of scooter. Vooral de hoge snelheid (40%) in combinatie met het ontbreken van geluid (41%) leidt tot onveilige situaties. In mindere mate speelt mee dat de bestuurders hun voertuig niet altijd goed beheersen (21%).

Welke knelpunten ervaart u t.a.v. medeweggebruikers op de elektrische fiets of scooter m.b.t. (brom-)fietspaden, fietsenstallingen of andere zaken in de openbare ruimte?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis = Houtenaren zonder elektrische fiets (n=696)



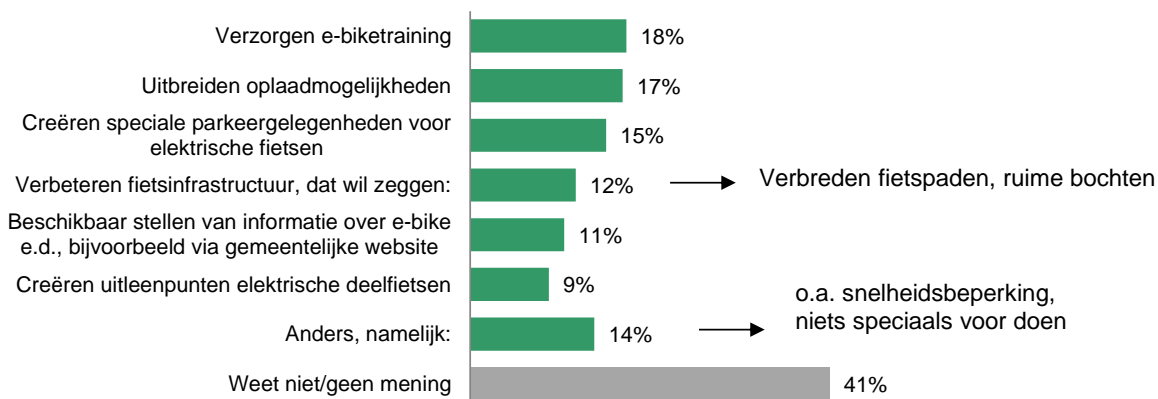
Toekomst elektrische fiets

Houtenaren zien verschillende mogelijkheden om de elektrische fiets in de toekomst ruimte te geven in Houten. Belangrijkste verbeterpunten zijn het verzorgen van e-biketrainingen (18%), het uitbreiden van het aantal oplaadmogelijkheden (17%) en speciale parkeerplaatsen (15%).

Houten is bij uitstek een fietsstad en wil ook de elektrische fiets de ruimte geven. Hoe moet daar volgens u invulling aan worden gegeven?

Meerdere antwoorden mogelijk

Basis = Iedereen (n=848)



Bezitters van een elektrische fiets of scooter hebben logischerwijze vaker behoefte aan meer parkeerplekken (23% versus 14%).

5. Doelgroepen

Mannen versus vrouwen

De deelname aan het verkeer en het beeld dat men heeft van de verkeerssituatie in Houten verschilt niet wezenlijk tussen mannen en vrouwen. Op sommige punten zijn kleine verschillen zichtbaar.



- Mannen zijn wat vaker gebruikers van een auto of motor
- Zij zijn wat beter bekend met 'een veilige straat' en hebben vaker de snelheidsdisplays (bord type B gezien)
- Zij denken vaker dat elektrische fietsen overlast veroorzaken door slechte beheersing en zien daarom ook meer heil in een training voor gebruikers



- Vrouwen zijn wat minder tevreden met de veiligheid in de eigen straat (7,0 versus 7,3) en maken zich wat vaker zorgen om de veiligheid van voetgangers, kinderen en gehandicapten in het verkeer
- Zij hebben meer interesse in een uitleenpunt voor elektrische fietsen en willen vaker speciale parkeergelegenheden voor elektrische fietsen

Leeftijd

Op basis van leeftijd valt vooral de groep oudere Houtenaren op (65 jaar of ouder). Zij zijn iets minder positief over de verkeersveiligheid binnen Houten. Zij maken zelf relatief vaak gebruik van e-bikes, maar menen ook vaker dat e-bikes tot onveilige situaties leiden.

- | | |
|---------------|---|
| 18-44
jaar | <ul style="list-style-type: none">• Relatief hoog aandeel gebruikers van fiets, auto en OV binnen Houten• Wat minder bekend met de werkwijze 'een veilige straat', maar zij hebben relatief vaak de verkeersborden type C (15 km/u) gezien en meer dan gemiddeld interesse in plaatsing van de borden |
| 45-54
jaar | <ul style="list-style-type: none">• Relatief hoog aandeel gebruikers van fiets en auto• Meer dan gemiddeld interesse in plaatsing van borden in eigen straat |
| 55-64
jaar | <ul style="list-style-type: none">• Zij hebben relatief vaak een e-bike (28%) |
| 65+ | <ul style="list-style-type: none">• Zijn iets minder tevreden over de verkeersveiligheid in Houten (7,5)• Minder tevreden over de veiligheid voor (brom-)fietsers en motorrijders binnen Houten• Zij hebben relatief vaak een e-bike (33%). Niet-bezitters ervaren echter relatief vaak onveilige situaties met e-bikes, door de hoge snelheden of slechte beheersing. Hierdoor is er vaker behoefte aan een e-bike training (voor zich zelf of voor anderen)• Best bekend met een veilige straat, maar minste interesse in plaatsing verkeersborden in eigen straat |

Wijken

Qua wijken valt het buitengebied op in negatieve zin: zij ervaren de meeste problemen met de verkeersveiligheid. Inwoners van Noord-West zijn het meest tevreden over de verkeersveiligheid.

- | | |
|----------------------|---|
| Buiten gebied | <ul style="list-style-type: none">• Minst tevreden over verkeersveiligheid in Houten (7,2) en in de eigen straat (5,9)• Beoordelen veiligheid voor vrijwel alle verkeersdeelnemers minder goed. Zij noemen relatief vaak smalle wegen, wegontwerp en rijgedrag van motoren als reden voor onveilige situaties.• Zij verplaatsen zich binnen de gemeente vaker met de auto en minder lopend / met de fiets• Zij hebben vaker zelf maatregelen genomen om eigen straat veiliger te maken en zijn het best bekend met en ook meest geïnteresseerd in 'een veilige straat' |
| Noord Oost | <ul style="list-style-type: none">• Zij verplaatsen zich vaak lopend binnen de gemeente |
| Noord West | <ul style="list-style-type: none">• Meest tevreden over verkeersveiligheid in Houten (7,8) en in de eigen straat (7,5)• Meest tevreden over verkeersveiligheid voor fietsers en automobilisten• Zij verplaatsen zich vaak met de fiets binnen de gemeente• Zij hebben minst vaak maatregelen genomen om eigen straat veiliger te maken en zijn minst bekend met een veilige straat |
| Zuid Oost | <ul style="list-style-type: none">• Zij verplaatsen zich vaak met de auto of met OV binnen de gemeente• Zij zijn het best bekend met de attentieborden voor te hard rijden en spelende kinderen en zijn hier meer dan gemiddeld in geïnteresseerd |
| Zuid West | <ul style="list-style-type: none">• Zij verplaatsen zich vaak met de auto of fiets binnen de gemeente• Zij noemen relatief vaak het verzuimen voorrang te geven als reden voor onveilige situaties.• Zij hebben vaker maatregelen genomen om de -eigen straat veiliger te maken• Meer dan gemiddeld geïnteresseerd in attentieborden voor te hard rijden/spelende kinderen |

Bijlage 1 – Respondentenprofiel

Totta heeft de resultaten met weegfactoren gecorrigeerd. Hierin zijn geslacht, leeftijdscategorie en wijk meegenomen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van zowel de ongewogen als gewogen verhoudingen. Tevens is aangeven hoe de steekproef is samengesteld qua samenstelling van het huishouden, aantal kinderen, opleidingsniveau:

Profiel respondenten (n=848)		Ongewogen percentage	Gewogen percentage
Geslacht	Man	56%	49%
	Vrouw	44%	51%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Leeftijd	Jonger dan 44 jaar	29%	42%
	45 t/m 54 jaar	27%	22%
	55 t/m 64 jaar	29%	19%
	65 jaar en ouder	16%	16%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Wijk	Buitengebied	7%	8%
	Noord-Oost	24%	22%
	Noord-West	36%	30%
	Zuid-Oost	17%	19%
	Zuid-West	16%	20%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Leeftijd kinderen	Kinderen 0-3 jaar	6%	10%
	Kinderen 4-12 jaar	21%	28%
	Kinderen 13-17 jaar	15%	14%
	Kinderen 18-25 jaar	13%	11%
	Geen kinderen	57%	52%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Bijlage 2 – Processtatistieken

Op 22 januari 2015 zijn alle 1.299 leden van het Burgerpanel benaderd om deel te nemen aan het onderzoek. Daarnaast zijn 240 Houtenaren uitgenodigd, die recent aan andere onderzoeken voor de gemeente Houten hebben meegewerkt (Jongerenpeiling en Monitor Sociale Kracht). Deze respondenten zijn door Totta Research via een e-mail benaderd voor het online onderzoek.

Het veldwerk duurde in totaal 2½ week (van 22 januari tot en met 9 februari). In totaal hebben 848 inwoners deelgenomen aan het onderzoek. Onderstaande tabel geeft de responsgegevens weer van de leden van het Burgerpanel.

Burgerpanel	
Uitnodigingen verstuurd	1.539
Enquêtes voltooid	848 (55%)
Gemiddelde invultijd	14½ min.
Betrouwbaarheidsinterval	95%
Maximale foutmarge	3,3%

Bijlage 3 – Vragenlijst

Inleiding

Het huidige verkeersveiligheidsplan van de gemeente moet worden geactualiseerd. De gemeente Houten wil daarom graag weten hoe haar burgers de verkeersveiligheid in Houten anno 2015 ervaren. Is de verkeersveiligheid ten opzichte van de vorige meting in 2011 in de ogen van de Houtenaren verbeterd en waarom wel of niet? Op basis van de antwoorden van de leden van het Burgerpanel kan de gemeente haar beleid verder aanscherpen, ontwikkelen en eventueel bijstellen.

Verkeersveiligheid algemeen

1. Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor de verkeersveiligheid in de gemeente Houten, welk cijfer zou dat dan zijn? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.

(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	weet niet, / geen mening
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor de verkeersveiligheid in uw straat, welk cijfer zou dat dan zijn? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.

(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	weet niet, / geen mening
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Op welke wijze verplaatst u zich regelmatig (minimaal gemiddeld één keer per week) in de gemeente Houten? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Lopend
- Met de fiets
- Met de e-bike (elektrische fiets)
- Met de auto
- Met de motor
- Met de bromfiets of scooter
- Met de elektrische scooter
- Met de snorfiets
- Met het openbaar vervoer
- Anders, namelijk:
- Weet niet/ geen antwoord

4. Hoe zou u de verkeersveiligheid in de gemeente Houten willen beoordelen, gezien vanuit het oogpunt van de volgende verkeersdeelnemers?

	Ze er slecht	Slecht	Niet slecht/ niet goed	Goed	Ze er goed	Weet niet/ geen mening
Voetgangers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bromfietsers/ scooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
automobilisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrijders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gehandicapten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Onveilige locatie

5. Wat is volgens u de meest onveilige verkeerslocatie in de gemeente Houten? U mag bij deze vraag slechts één plek aangeven.

Geef de plek aan waar het om gaat. Dit kan bijvoorbeeld een (deel van een) straat, kruispunt, plein, etc. zijn. Geef het liefst (straat)namen van de locatie. Indien deze niet bij u bekend zijn, wilt u dan een omschrijving van de locatie geven?

Weet niet/ geen mening

6. Wat is er volgens u zo onveilig aan deze verkeerslocatie/verkeerssituatie? Kunt u de belangrijkste reden of redenen geven?

(Maximaal drie antwoorden mogelijk.)

Toelichting: Er wordt u na deze vraag per antwoord ook om een korte (optionele) toelichting gevraagd. Als u wilt, kunt u hier wat meer uitleg geven.

Weginrichting en verkeersstromen	Gedrag
<input type="checkbox"/> De voorrangsregeling	<input type="checkbox"/> Parkeren op de stoep door auto's
<input type="checkbox"/> De verkeerslichten	<input type="checkbox"/> Agressief rijgedrag auto's
<input type="checkbox"/> De ingewikkelde situatie	<input type="checkbox"/> Verzuimen voorrang te verlenen auto's
<input type="checkbox"/> De onoverzichtelijkheid	<input type="checkbox"/> Verzuimen richting aan te geven auto's
<input type="checkbox"/> Het drukke verkeer	<input type="checkbox"/> Door rood licht rijden auto's'
<input type="checkbox"/> Een te smalle weg	<input type="checkbox"/> Onoverzichtelijke situaties door geparkeerde auto's
<input type="checkbox"/> De wegmartering	<input type="checkbox"/> Te hard rijden auto's
<input type="checkbox"/> De staat van de weg (onderhoud)	<input type="checkbox"/> Rijgedrag vrachtauto's
<input type="checkbox"/> Een drempel of versmalling	<input type="checkbox"/> Rijgedrag motoren
<input type="checkbox"/> De bebording	<input type="checkbox"/> Rijgedrag fietsers
<input type="checkbox"/> De verlichting van de weg	<input type="checkbox"/> Rijgedrag bromfietzers/ scooters
<input type="checkbox"/> Het wegontwerp	<input type="checkbox"/> Anders, namelijk:.....
<input type="checkbox"/> Plek is onderdeel van een sluiproute	
<input type="checkbox"/> Hoeveelheid vrachtverkeer	
<input type="checkbox"/> Onvoldoende voetgangersvoorzieningen <i>(zoals stoplichten, trottoirs, zebrapaden, etc.)</i>	
<input type="checkbox"/> Onvoldoende fietsvoorzieningen <i>(zoals stoplichten, fietspaden, etc.)</i>	
<input type="checkbox"/> Anders, namelijk:.....	

7. U geeft aan dat de onveilige verkeerssituatie op deze locatie (onder meer) samenhangt met onderstaand(e) aspect(en) [...] Kunt u dit toelichten? [per categorie mogelijkheid geven]

8. Voor wie is deze locatie volgens u met name onveilig?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Voetgangers
- Fietsers
- Brommers en scooters
- Automobilisten
- Anders, namelijk:
- Weet niet/ geen mening

9. Welke maatregelen kunnen volgens u bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid op deze locatie?

- Weet niet/ geen mening

Een veilige straat

10. Heeft u zelf in uw eigen straat (zelf of samen met uw burens) maatregelen genomen om de straat veiliger te maken? Zo ja, welke?

Nee

11. Bent u bekend met de werkwijze 'Een veilige straat' om hard rijden in uw straat tegen te gaan?




Beknopte toelichting: Als bewoners vinden dat er te hard wordt gereden in hun straat, dan kunnen zij zich verenigen in een werkgroep en zich aanmelden voor de werkwijze 'Een veilige straat'. Samen met de bewoners en de gemeente wordt dan eerst de problematiek onderzocht aan de hand van een meting. Indien er inderdaad sprake is van een snelheidsprobleem, dan worden de maatregelen die daarbij passen besproken met de werkgroep. Dergelijke maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit de aanleg van wegversmallingen, verkeersdrempels of het plaatsen van attentieborden. Belangrijke voorwaarde is dat het merendeel van de buurtbewoners zich kan vinden in deze maatregelen. Ook moet vooraf duidelijk zijn dat de voorgenomen maatregelen voldoende effect zullen hebben.

- Ja, ik ben goed bekend met de werkwijze 'Een veilige straat'
- Ja, ik had wel eens van deze werkwijze gehoord, maar wist/ weet niet wat deze precies inhoudt
- Nee, ik wist niet dat dit bestond/mogelijk is

12. Zou deze werkwijze iets kunnen betekenen voor uw straat?

- Ja, mijn straat heeft deze werkwijze gevolgd
- Ja, zeker
- Ja, misschien
- Nee, te hard rijden is nauwelijks aan de orde in mijn straat
- Nee, want:
- Weet niet/ geen mening

13. Heeft u één van de volgende attentieborden wel eens gezien in Houten? Zij attenderen weggebruikers op hun verkeersgedrag (te hard rijden) en spelende kinderen in de straat.

A		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
B		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
C		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee

14. U kunt deze attentieborden aanvragen bij de gemeente. Dit kan vanuit een werkgroep 'Een veilige straat', maar u kunt dit ook als individuele bewoner doen. De eerste borden (type A) worden gedurende één maand geplaatst. Een snelheidsdisplay (bord type B) wordt eveneens voor gemiddeld vier weken geïnstalleerd. Bord type C wordt gedurende maximaal één jaar geplaatst. Zou één van deze borden iets kunnen betekenen voor uw straat? <herhalen afbeeldingen>

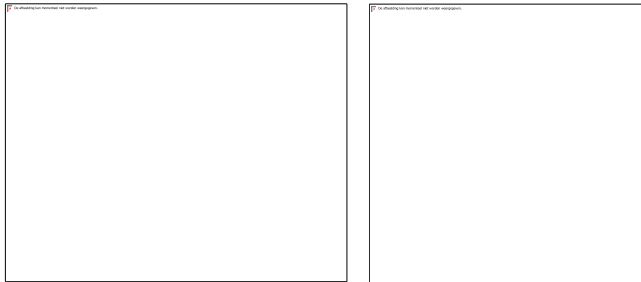
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, deze zijn al (eens) in mijn straat geplaatst
- Ja, zeker
- Ja, misschien
- Nee, te hard rijden is nauwelijks aan de orde in mijn straat
- Nee, er zijn bij mij nauwelijks kinderen op straat
- Nee, want:
- Weet niet/ geen mening

Fietsers, brommers en scooters

15. Houten is bezig met het verminderen van het aantal obstakels op (brom-)fietspaden. Uit landelijk onderzoek blijkt namelijk dat er veel ongelukken door gebeuren. Zijn er nog locaties op (brom-) fietspaden in Houten waar volgens u de obstakels verwijderd kunnen worden?

Toelichting: Met een obstakel bedoelen wij hier een fysieke barrière op een (brom-)fietspad om autoverkeer te weren. Voorbeelden hiervan zijn:



Antwoord:

- Ja, namelijk op de volgende locatie(s):
 - (a)
 - (b)
 - (c)
- Nee
- Weet niet/ geen mening

16. Door de bijzondere verkeersstructuur van Houten rijden in onze gemeente bromfietsen en scooters op de (brom-)fietspaden in plaats van op de rijbaan. Ervaart u overlast van brommers en scooters in Houten?

- Ja, ik ervaar zeer veel overlast
- Ja, ik ervaar veel overlast
- Neutraal (ik ervaar veel noch weinig overlast)
- Nee, ik ervaar weinig overlast
- Nee, ik ervaar zeer weinig overlast
- Nee, ik ervaar geen overlast
- Weet niet/ geen mening

17. [Indien antwoord 1 t/m 2] -> **Waar bestaat deze overlast uit?**
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Hard rijden
- Toch over de weg rijden, terwijl er een fietspad is
- Over trottoir rijden
- Over trottoir of weg inhalen
- Hinderen van fietsers (roekeloos rijden)
- Geen voorrang verlenen
- Geluidsoverlast
- Stankoverlast
- Anders namelijk:

18. De afgelopen jaren zijn de elektrische fiets (ook wel e-bike genoemd) en elektrische scooter sterk in opmars. Ook voor de komende vijf jaar wordt nog een forse groei verwacht. In Houten gebruiken steeds meer mensen elektrische fietsen en scooters. Enkele voorbeelden van dergelijke elektrische rijwielen vindt u hieronder.



19. Bent u zelf in het bezit van een elektrische fiets of elektrische scooter?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, elektrische fiets
- Ja, elektrische scooter
- Nee

Voor mensen met elektrische fiets/ scooter:

20. Welke knelpunten ervaart u bij het gebruik van de elektrisch fiets of elektrische scooter daar waar het gaat om (brom-)fietspaden, fietsenstallingen of andere zaken in de openbare ruimte?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Er ontstaan onveilige situaties door hoge snelheden
- Er ontstaan onveilige situaties doordat anderen mij niet horen aankomen
- Krappe bochten op (brom-)fietspaden
- Onvoldoende oplaadpunten voor elektrische vervoer
- Onvoldoende fietsparkeermogelijkheden die geschikt zijn voor elektrische fietsen
- Anders, namelijk:
- Geen
- Weet niet/geen mening

Voor mensen zonder elektrische fiets/ scooter:

21. Welke knelpunten ervaart u ten aanzien van medeweggebruikers op de elektrische fiets of scooter daar waar het gaat om (brom-)fietspaden, fietsenstallingen of andere zaken in de openbare ruimte?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Er ontstaan onveilige situaties door hoge snelheden
- Er ontstaan onveilige situaties doordat je hen niet goed kan horen aankomen
- Er ontstaan onveilige situaties omdat zij niet altijd een goede beheersing van hun voertuig hebben
- Anders, namelijk:
- Geen
- Weet niet/geen mening

22. Houten is bij uitstek een fietsstad en wil ook de elektrische fiets de ruimte geven. Hoe moet daar volgens u invulling aan worden gegeven?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Verbeteren fietsinfrastructuur, dat wil zeggen:
- Uitbreiden oplaadmogelijkheden
- Creëren speciale parkeergelegenheden voor elektrische fietsen
- Verzorgen e-biketraining
- Creëren uitleenpunten elektrische deelfietsen
- Beschikbaar stellen van informatie over e-bike e.d., bijvoorbeeld via gemeentelijke website
- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Persoonsgegevens

Tot slot volgen nu nog enkele vragen over uw persoonlijke situatie

23. Heeft u thuiswonende kinderen? Indien ja, noteer het aantal kinderen per leeftijdscategorie.

- Nee,
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 0-3 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 13-17 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 18-25 jaar
- Ja, ... kinderen van 26 jaar en ouder

24. Bent u minder valide?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

Ja:

- slechtziend / blind
- slechthorend / doof
- slecht ter been
- rolstoelgebruiker
- anders

- Nee