



De concept-mobiliteitsvisie

Het inwonerspanel om hun mening gevraagd

Gert Bos

Juni 2021

Hanneke van der Hoef

www.oisgroningen.nl



BASIS VOOR BELEID

Inhoud

Inhoud	1
Samenvatting	2
1. Inleiding	3
2. Resultaten	4
2.1 Respons en achtergrondgegevens	4
2.2 Algemene mobiliteit	4
2.3 Leefkwaliteit	5
2.3 Bereikbaarheid en parkeren	7
2.4 Lopen	8
2.5 Fietsen	9
2.6 Auto	10
2.7 Openbaar vervoer	11
2.8 Ketenmobiliteit en hubs	13
2.9 Deelmobiliteit	14
2.10 Duurzaamheid	15
Colofon	16

Samenvatting

De gemeente Groningen werkt aan een nieuwe mobiliteitsvisie. In de mobiliteitsvisie schetst ze een beeld van de gewenste mobiliteit in de gemeente op de lange termijn en wat nodig is om dat te bereiken. In de eerste helft van 2020 is aan de inwoners van de gemeente Groningen gevraagd mee te denken over de toekomst van de mobiliteit in de gemeente. Het heeft geresulteerd in de concept-mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg'. Nadat de concept-mobiliteitsvisie is vastgesteld, vraagt de opdrachtgever alle belanghebbenden om daar een reactie op te geven. Daarbij is de opdrachtgever ook benieuwd naar de mening van het Inwonerspanel Groningen Gehoord.

Belangrijkste uitkomsten

Het te snel rijden van auto's wordt door de respondenten met afstand als grootste ergernis in de eigen woonstraat ervaren. Tweederde van de respondenten is het eens met de stelling dat binnen de bebouwde kom 30 km/h de norm zou moeten zijn. Naarmate respondenten vaker gebruik maken van de auto zijn ze het minder vaak eens met deze stelling. Bijna zestig procent van de respondenten is bereid iets verder te lopen naar de geparkeerde auto als dat de leefkwaliteit in de straat ten goede komt. Ook hier is het autogebruik een onderscheidend criterium. Naarmate er meer gebruik van de auto wordt gemaakt neemt de bereidheid om iets verder te lopen af. Bij de regelmatige chauffeurs (meerdere keren per week) onder de respondenten, zien we dat 85% van mening is dat auto's op hoofdwegen ongestoord en goed door moeten kunnen rijden. De stelling 'Auto's moeten zo veel mogelijk gebruik maken van de ringweg in plaats van dwars door de stad of wijk rijden' kan onder

de regelmatige bestuurders op de minste steun rekenen in de wijk Noord-West (55%). Ook in Oud-Noord en de Oosterparkwijk is er relatief minder steun dan in de rest van de gemeente.

Respondenten zijn van mening (84%) dat er meer fietsparkeerplekken moeten komen. Bijna tweederde is het daarnaast (helemaal) eens met de stelling dat fietsen niet meer op de stoep of het plein mogen staan, wanneer er goede fietsenstallingen bij stations of in de binnenstad zijn. Hierbij valt op dat de regelmatige fietser het relatief minder vaak eens is met de stelling dan de minder vaak fietsende respondent.

Respondenten vinden het belangrijk (86%) dat voor mensen die minder mobiel zijn er alternatieven komen om iets verder liggende bushaltes bereikbaar te houden. Van de jongere respondenten (tot 35 jaar) vindt zestig procent het niet erg om verder te lopen / fietsen naar de bushalte als daar meer bussen zijn om op te stappen met directe routes naar bestemmingen. Bijna driekwart (74%) van de respondenten denkt het inzetten op ketenmobiliteit en de ontwikkeling van hubs belangrijk is om het gebruik van de auto's in het stedelijk gebied te verlagen. Onder de dagelijkse automobilisten ligt dit aanmerkelijk lager, namelijk bij 55%.

Over het algemeen is er onder de jongere leeftijdsgroepen binnen de respondenten iets meer enthousiasme rondom de thema's deelmobiliteit en duurzaamheid. Onder de respondenten is weinig steun (34%) voor deelfietsen in Groningen. Bijna negentig procent vindt dat de gemeente duidelijke regels moet stellen aan het parkeren van deelscooters en deelfietsen.

1. Inleiding

Aanleiding van het onderzoek

De gemeente Groningen werkt aan een nieuwe mobiliteitsvisie. In de mobiliteitsvisie schetst ze een beeld van de gewenste mobiliteit in de gemeente op de lange termijn en wat nodig is om dat te bereiken.

In de eerste helft van 2020 is aan de inwoners van de gemeente Groningen gevraagd mee te denken over de toekomst van de mobiliteit in de gemeente. Naast individuele reacties hebben wijkverenigingen, bewonersorganisaties en belangenverenigingen een bijdrage geleverd. Het heeft geresulteerd in de concept-mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg'.

Doel van het onderzoek

Nadat de concept-mobiliteitsvisie is vastgesteld, vraagt de opdrachtgever alle belanghebbenden om daar een reactie op te geven. Daarbij is de opdrachtgever ook benieuwd naar de mening van het Inwonerspanel Groningen Gehoord. Aan de hand van stellingen wordt de concept-mobiliteitsvisie getoetst door de leden van het panel. De resultaten dienen als input voor de definitieve versie van de mobiliteitsvisie, die in het najaar van 2021 zal worden gepresenteerd.

Opzet van het onderzoek

Een online vragenlijst is voorgelegd aan het Inwonerspanel 'Groningen Gehoord'. Dit panel bestaat uit een groep inwoners van de gemeente Groningen die hun mailadres hebben gegeven en mee willen werken aan internetonderzoeken van OIS Groningen.

In de vragenlijst hebben we naast gesloten ook open vragen gesteld. Alle antwoorden op de open vragen zijn in een apart document aan de opdrachtgever verstrekt.

Inwonerspanel Groningen Gehoord

Met bijna 14.000 leden, in alle leeftijdsgroepen vanuit de hele gemeente, geeft het Inwonerspanel Groningen Gehoord van de gemeente Groningen een adequaat beeld van de mening van inwoners van de gemeente. Wel moet worden opgemerkt dat voor onze panels geen aselechte steekproef van alle inwoners is getrokken. Elke inwoner kan lid worden van onze panels. Het gevolg is dat sommige groepen inwoners zijn oververtegenwoordigd en anderen zijn ondervertegenwoordigd. Dit neemt niet weg dat het Inwonerspanel een zeer bruikbaar instrument is om in korte tijd de mening van een aanzienlijke groep inwoners van de gemeente Groningen te kunnen peilen.

2. Resultaten

2.1 Respons en achtergrondgegevens

De vragenlijst is door 7.001 leden van het Inwonerspanel ingevuld. Daarnaast hebben 42 mensen de vragenlijst via de 'open link' ingevuld. De open link is gedeeld via de project webpagina 'Groningen Goed op Weg', Facebook, LinkedIn en Twitter, waardoor ook inwoners die geen lid zijn van het panel toch de mogelijkheid hebben gekregen om de vragenlijst in te vullen. Niet alle respondenten hebben de hele vragenlijst ingevuld. Vandaar dat het aantal respondenten per vraag kan verschillen.

Tabel 1 geeft de leeftijdsverdeling van de respondenten weer. De laatste twee kolommen vergelijken de verdeling van de leeftijden van de respondenten met die van alle inwoners van de gemeente. Daaruit blijkt dat de jongere leeftijdscategorieën zijn ondervertegenwoordigd in de respons. De oudere leeftijdsgroepen zijn juist oververtegenwoordigd in de respons. In totaal is 87% van de respondenten 35 jaar of ouder, 64% is 50 jaar of ouder.

Tabel 1: Respondenten naar leeftijd

Leeftijd	Respondenten	Percentage	Gemeente
18 tot en met 22 jaar	71	1%	15%
23 tot en met 27 jaar	282	4%	15%
28 tot en met 34 jaar	597	8%	14%
35 tot en met 49 jaar	1.578	22%	19%
50 tot en met 64 jaar	2.346	33%	19%
65 tot en met 75 jaar	1.791	25%	11%
76 jaar en ouder	451	6%	7%
Totaal	7116	100%	100%

Van de respondenten is 53% man. Van de respondenten is 35% alleenstaand, terwijl 65% samenwonend of getrouwd is. Van de respondenten heeft tachtig procent de beschikking over een auto. Van de werkende respondenten geeft 63% aan te werken binnen een straal van 10 kilometer van hun huis.

De meeste respondenten komen uit gebiedsdeel Zuid (Tabel 2). De verdeling van de respons over de gebiedsdelen komt redelijk goed overeen met de verdeling in de gemeente.

Tabel 2: Respondenten naar gebiedsdeel

Gebiedsdeel	Respondenten	Percentage	Gemeente
Ten Boer	208	3%	3%
Centrum	588	8%	10%
Haren	609	9%	9%
West	1.142	16%	20%
Oost	1.179	17%	16%
Oude Wijken	1.323	19%	20%
Zuid	2.048	29%	23%
Totaal	7097	100%	100%

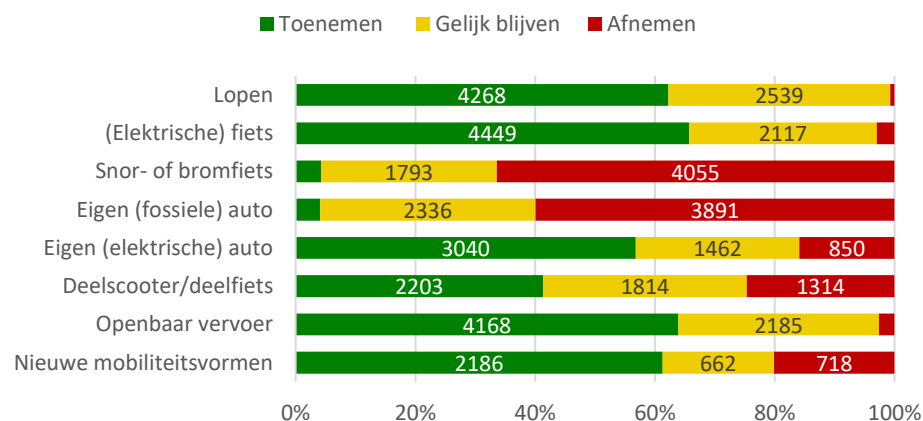
2.2 Algemene mobiliteit

We hebben de respondenten eerst gevraagd naar de wijze waarop ze zich verplaatsen. Wekelijks verplaatst 93% van de respondenten zich te voet. Verder maakt 79% wekelijks gebruik van de (elektrische) fiets. Voor de auto geldt dat 68% hiervan wekelijks gebruik maakt om zich te verplaatsen. Door respondenten in de dorpen wordt wekelijks vaker gebruik gemaakt van de auto om zich te verplaatsen (83%) dan door respondenten uit de stad Groningen (66%). Verder maakt tien procent van de respondenten wekelijks gebruik van het openbaar vervoer.

Andere vervoersmiddelen, zoals brom- en snorfietsen, de motor en vormen van deelmobiliteit worden nauwelijks gebruikt door de respondenten.

Vervolgens is gevraagd naar hoe het aandeel van de verschillende vormen van mobiliteit zich moet ontwikkelen in de gemeente. Uit de antwoorden valt op dat de respondenten het aandeel van de eigen (fossiele) auto en het aandeel snor- en bromfietsen het liefst zien afnemen.

Figuur 1: Moet het aandeel van de volgende vormen van mobiliteit afnemen, gelijk blijven of toenemen?



De rubriek 'nieuwe mobiliteitsvormen' werd door bijna de helft van respondenten gescoord als 'geen antwoord'. Wellicht dat de genoemde voorbeelden 'buro' en 'deelstep' nog onvoldoende bekendheid genieten.

2.3 Leefkwaliteit

Leefkwaliteit is de mate waarin bewoners en gebruikers de woon- en leefomgeving waarderen. Het gaat concreet om veilige bewegingsruimte voor ontmoeting, spelen en lopen, de aanwezigheid van groen, de mogelijkheid tot

het beleven van kwaliteiten als water, architectuur of cultuurhistorie en zo min mogelijk luchtvervuiling of geluidsoverlast. Mobiliteit is van invloed op de wijze waarop de woon- en leefomgeving wordt ervaren. Daarom is leefkwaliteit een leidend principe binnen de mobiliteitsvisie. We hebben de respondenten gevraagd wat hun grootste ergernis is in hun eigen woonomgeving. Daarbij kregen de respondenten een set antwoordmogelijkheden voorgelegd, waarbij ze hun top drie (of minder) konden aangeven. Respondenten kregen ook de kans voor 'anders' te kiezen. Hier gaven 353 respondenten als enig antwoord aan geen ergernissen te ervaren. Als grootste ergernis kwam met afstand 'auto's rijden te snel' naar voren (Tabel 3). Daarna volgde 'te weinig parkeerplaatsen' en nagenoeg gelijk 'te weinig groen' en 'te veel geparkeerde auto's'.

Tabel 3: Ergernissen prioriteit

Ergernissen	1	2	3	Score
Auto's rijden te snel	1631	836	427	6938
Te weinig parkeerplaatsen	972	421	208	3966
Te weinig groen	825	378	364	3595
Te veel geparkeerde auto's	580	706	405	3557
Te weinig fietsenrekken	413	388	269	2284
Te veel auto's	342	455	321	2257
Te veel geparkeerde fietsen	269	355	274	1791
Stoeppen zijn te smal	176	296	353	1473
Te veel deelscooters	173	285	296	1385
Te veel bezorgers (fiets/busjes) in de straat	139	295	337	1344
Geen ontmoetingsplekken en speelruimte	199	241	253	1332
Fietsers rijden te snel	88	150	111	675
Het is fietsonvriendelijk	41	107	120	457
Te veel obstakels als laad- en lantaarnpalen	56	45	58	316
Te veel fietsers	40	58	34	270
Totaal	5927	5018	3833	

De categorie 'anders, namelijk' werd 1665 maal gekozen. Hierbij werd naast 'geen ergernissen' ook vaak 'onveilige verkeerssituaties' en 'verkeerd parkeren' genoemd.

"Ik ben eigenlijk wel tevreden over mijn straat. Er is wel zwerfvuil, soms wordt er wat hard gereden, maar niet onoverkomenlijk."

"Het is eenrichtingsverkeer, maar auto's rijden vaak vanaf de verkeerde kant erin en geven dan gas omdat ze weten dat ze in overtreding zijn. Levensgevaarlijk voor de vele kinderen hier!"

"Verkeerd geparkeerde auto's; onnodig twee plekken innemen of parkeren op een plek voor e-auto's met een fossiele auto, waardoor onze auto niet kan laden."

"De midlifecrisis pedelecs (electrische fietsers methode snelheid op rijbaan) zijn een gevaar op de weg. Je mag op Kerklaan 30 en ze rijden 50 en gaan 2m achter auto hangen en drukken en inhalen. Storend, irritant en gevaarlijk!"

"Onoverzichtelijke gevaarlijke verkeerssituaties. Zoals obstakels en dicht struikgewas in binnenbochten en bij uitritten (van fietspaden)."

"Onduidelijke parkeerplaatsen waardoor er "dubbel" geparkeerd wordt".

Om wat dieper te kijken naar de ergernissen hebben we de gemeente verdeeld in Groningen binnen de ring, Groningen buiten de ring en de dorpen (voormalige gemeenten Haren en Ten Boer). De ergernis over te snel rijdende auto's scoort in alle drie gebieden het hoogst. In de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer zet 47% dit op de eerste plaats.

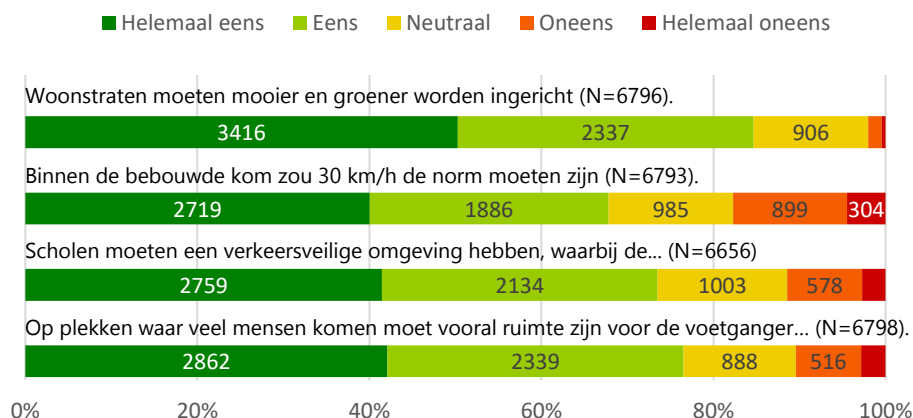
De ergernissen rondom fietsparkeren ('te veel geparkeerde fietsen' en 'te weinig fietsenrekken') spelen alleen in de stad Groningen binnen de ring. Ook het gebrek aan groen wordt binnen de ring van de stad Groningen als grotere ergernis ervaren.

De respondenten kregen vervolgens vier stellingen, voortvloeiend uit de conceptvisie, voorgelegd met betrekking tot de leefkwaliteit. De stellingen (zie Figuur 2) luiden:

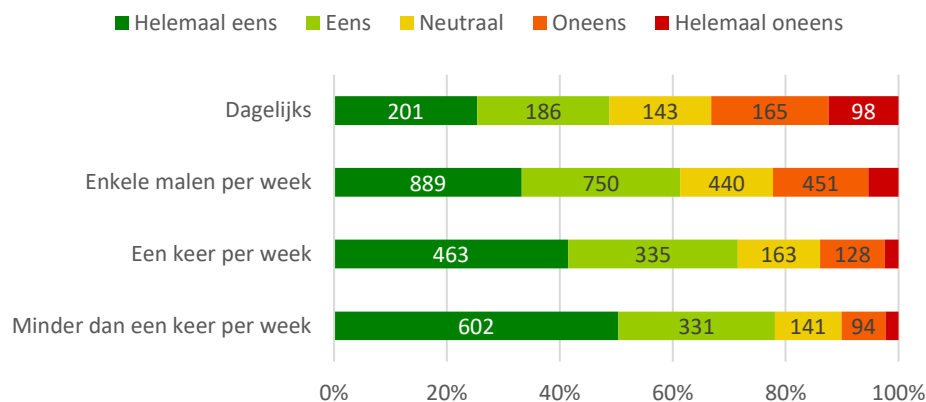
- Woonstraten moeten mooier en groener worden ingericht.
- Binnen de bebouwde kom zou 30 km/h de norm moeten zijn.
- Scholen moeten een verkeersveilige omgeving hebben, waarbij de schoolomgeving tijdens halen en brengen autovrij is.
- Op plekken waar veel mensen komen moet vooral ruimte zijn voor de voetganger en de fietser en niet per se voor de auto.

Respondenten die vaker gebruik maken van de auto blijken het minder vaak eens te zijn met de stellingen 'binnen de bebouwde kom zou 30 km/h de norm moeten zijn' (Figuur 3), 'scholen moeten een verkeersveilige omgeving hebben, waarbij de schoolomgeving tijdens halen en brengen autovrij is' en 'op plekken waar veel mensen komen moet vooral ruimte zijn voor de voetganger en de fietser en niet per se voor de auto'. Toch is minimaal de helft van de respondenten die dagelijks de auto gebruikt het eens met de stellingen.

Figuur 2: Stellingen leefkwaliteit.



Figuur 3: Binnen de bebouwde kom zou 30 km/h de norm moeten zijn naar autogebruik (N=5777).

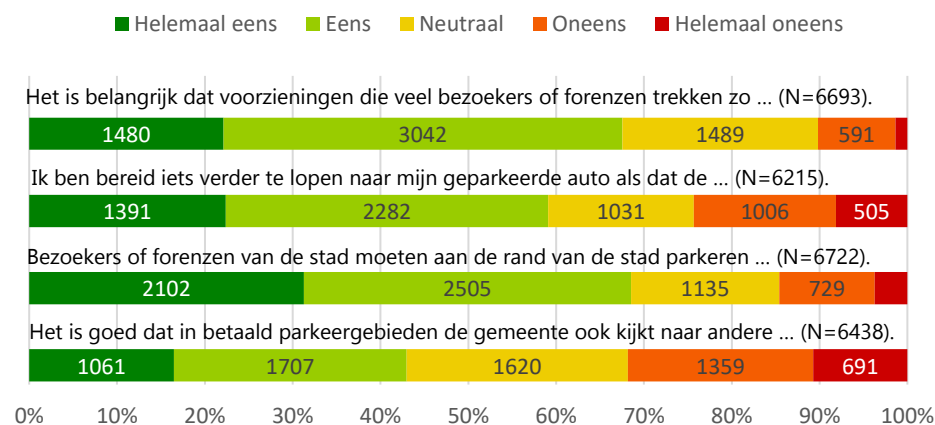


2.3 Bereikbaarheid en parkeren

Een belangrijk onderdeel in de conceptvisie wordt gevormd door de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden. Op dit vlak hebben we de respondenten gevraagd vier stellingen te beantwoorden (zie Figuur 4). De stellingen luiden:

- Het is belangrijk dat voorzieningen die veel bezoekers of forenzen trekken zo dicht mogelijk bij de stations liggen.
- Ik ben bereid iets verder te lopen naar mijn geparkeerde auto als dat de leefkwaliteit in mijn straat ten goede komt.
- Bezoekers of forenzen van de stad moeten aan de rand van de stad parkeren en verder reizen met de bus of de fiets.
- Het is goed dat in betaald parkeergebieden de gemeente ook kijkt naar andere manieren om de parkeerdruk naar beneden te brengen, zoals het uitgeven van minder vergunningen

Figuur 4: Stellingen bereikbaarheid en parkeren.

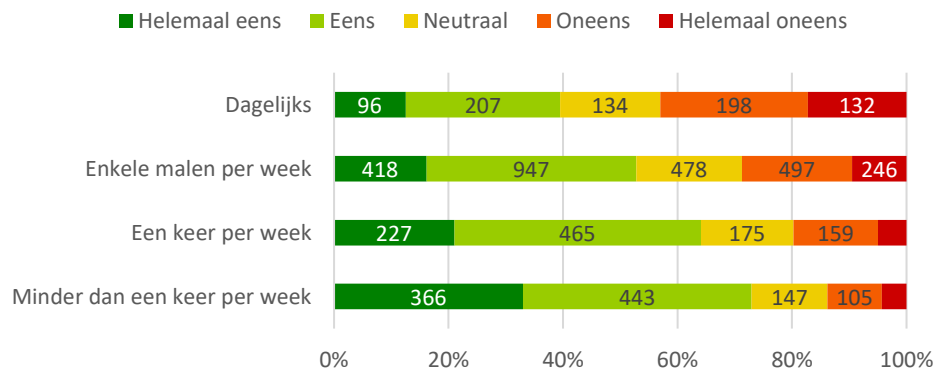


Bijna zeventig procent van de respondenten is het eens met de stellingen 'het is belangrijk dat voorzieningen die veel bezoekers of forenzen trekken zo dicht mogelijk bij de stations liggen' en 'bezoekers of forenzen van de stad moeten aan de rand van de stad parkeren en verder reizen met de bus of de fiets'. Dit beeld wordt in bijna de hele gemeente gedeeld. Uitzondering hierop is gebiedsdeel Ten Boer, waar een kleiner aandeel van de respondenten het eens is met de laatstgenoemde stelling 'bezoekers of forenzen van de stad moeten

aan de rand van de stad parkeren en verder reizen met de bus of de fiets'. In Ten Boer is 57% van de respondenten het met deze stelling eens.

Van de respondenten is 59% bereid iets verder te lopen naar de geparkeerde auto als dat de leefkwaliteit in de straat ten goede komt. Naar mate de auto vaker wordt gebruikt neemt deze bereidheid af. Van de respondenten die dagelijks de auto gebruikt, is bijna veertig procent (39%) het eens met de stelling. Onder de respondenten speelt leeftijd hier geen grote rol.

Figuur 5: Bereidheid iets verder te lopen naar auto ten opzicht van autogebruik (N=5542).



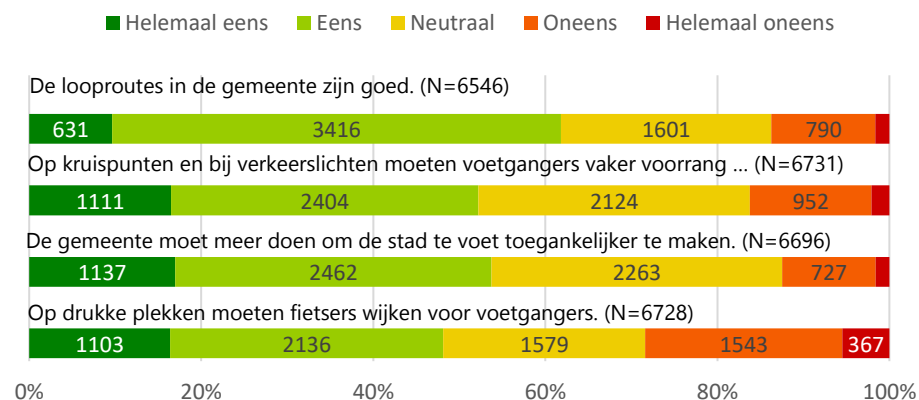
Bij de stelling 'Het is goed dat in betaald parkeergebieden de gemeente ook kijkt naar andere manieren om de parkeerdruk naar beneden te brengen' geeft 43% van de respondenten aan het hiermee eens te zijn. Er is hierbij geen groot onderscheid zichtbaar tussen de respondenten die woonachtig zijn in een gebied waar een betaald parkeren-regime van toepassing is en respondenten woonachtig in een gebied waar dit (nog) niet het geval is.

2.4 Lopen

Vervolgens kregen de respondenten stellingen voorgelegd over de verschillende vormen van mobiliteit op basis van de voorliggende conceptvisie. De eerste stellingen (Figuur 6) gaan over het verplaatsen te voet. Ze luiden:

- De looproutes in de gemeente zijn goed.
- Op kruispunten en bij verkeerslichten moeten voetgangers vaker voorrang krijgen.
- De gemeente moet meer doen om de stad te voet toegankelijker te maken.
- Op drukke plekken moeten fietsers wijken voor voetgangers.

Figuur 6: Stellingen lopen.



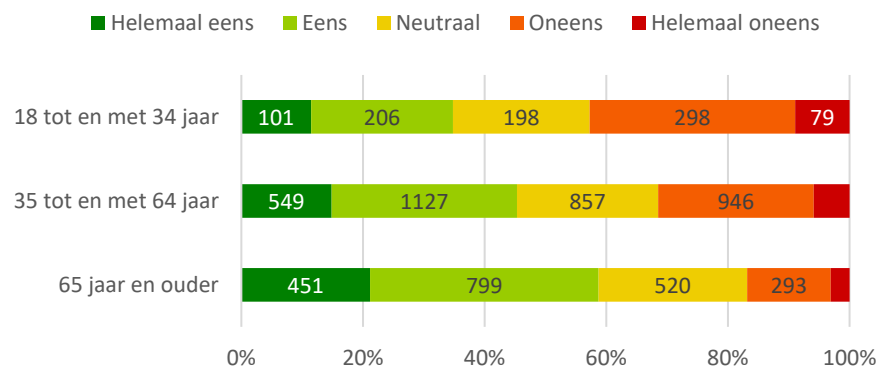
Meer dan zestig procent (62%) van de respondenten vindt dat de looproutes in de gemeente goed zijn. Naar mate de leeftijd toeneemt, neemt de tevredenheid af. Desondanks is van de respondenten van 75 jaar of ouder bijna zestig procent (59%) tevreden over de looproutes in de gemeente.

Iets meer dan de helft (52%) vindt dat op kruispunten en bij verkeerslichten voetgangers vaker voorrang moeten krijgen. Naar mate de respondent vaker de auto gebruikt is deze het minder vaak eens met de stelling.

Voor 54% van de respondenten geldt dat zij vinden dat de gemeente meer moet doen om de stad toegankelijker te maken voor voetgangers.

Iets minder dan de helft van de respondenten (48%) is het eens met de stelling dat op drukke plekken de fietsers moeten wijken voor voetgangers. Naar mate de leeftijd van de respondenten stijgt neemt dit aandeel wel toe (zie Figuur 7). Verder is van de dagelijkse fietsers veertig procent het eens met deze stelling.

Figuur 7: Op drukke plekken moeten fietsers wijken voor voetgangers naar leeftijd (N=6708).

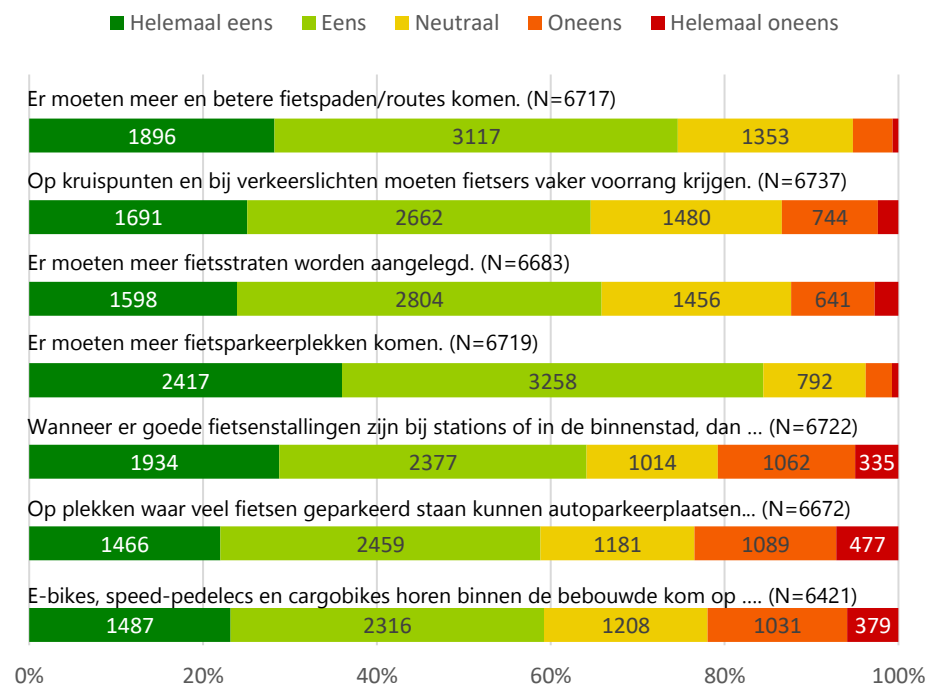


2.5 Fietsen

De tweede mobiliteit is fietsen. De respondenten kregen de volgende zeven stellingen voorgelegd (Figuur 8).

- Er moeten meer en betere fietspaden/routes komen.
- Op kruispunten en bij verkeerslichten moeten fietsers vaker voorrang krijgen.
- Er moeten meer fietsstraten worden aangelegd.
- Er moeten meer fietsparkeerplekken komen.
- Wanneer er goede fietsenstallingen zijn bij stations of in de binnenstad, dan mogen fietsen niet meer op de stoep of het plein staan.
- Op plekken waar veel fietsen geparkeerd staan kunnen autoparkeerplaatsen worden ingeruild voor fietsenrekken.
- E-bikes, speed-pedelecs en cargobikes horen binnen de bebouwde kom op de rijbaan.

Figuur 8: Stellingen fietsen.



Van de respondenten vindt 84% dat er meer fietsparkeerplekken moeten komen. Driekwart is van mening dat er meer en betere fietspaden/routes moeten komen.

Wanneer we kijken naar de respondenten die regelmatig (meerdere keren per week) de fiets gebruiken om zich te verplaatsen, is op bijna alle stellingen een groter deel van hen het eens met de stellingen dan bij de respondenten die niet regelmatig fietsen. Een uitzondering hierop vormt de stelling 'Wanneer er goede fietsenstallingen zijn bij stations of in de binnenstad, dan mogen fietsen niet meer op de stoep of het plein staan'. Van de regelmatige fietsers is 62% van de respondenten het met de stelling eens, tegenover 67% van de respondenten die niet-regelmatig fietst.

Een groot onderscheid is te zien bij de stelling 'Op kruispunten en bij verkeerslichten moeten fietsers vaker voorrang krijgen'. Van de regelmatig fietsende respondenten is 72% het met de stelling eens. Van de niet-regelmatig fietsende respondenten is dit 46%. Ook bij de stelling 'Op plekken waar veel fietsen geparkeerd staan kunnen autoparkeerplaatsen worden ingeruild voor fietsenrekken' is het verschil tussen de regelmatige en niet-regelmatige fietsers groot. Van de regelmatige fietsers is 65% het met de stelling eens, bij de niet-regelmatige fietsers is dit aandeel 44%.

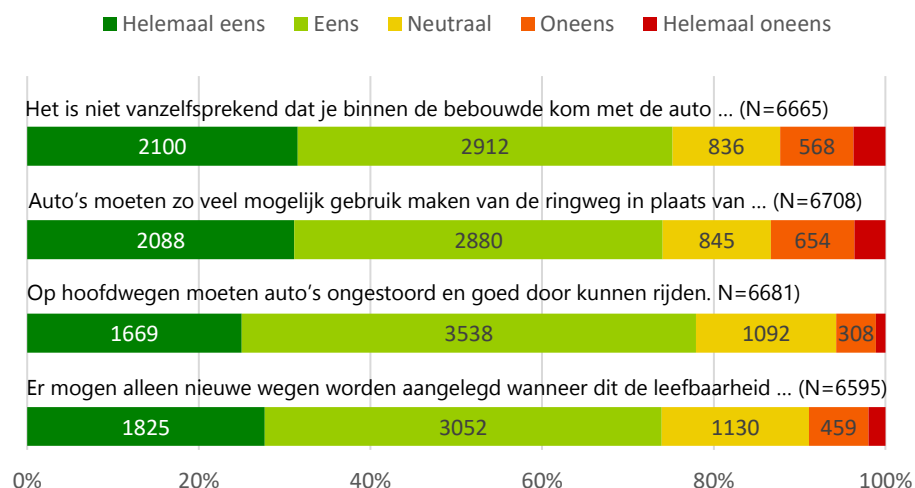
De stelling 'E-bikes, speed-pedelecs en cargobikes horen binnen de bebouwde kom op de rijbaan' wordt door 59% van de respondenten met eens beantwoord. Van de regelmatige fietsende respondenten is 61% van de respondenten het eens met de stelling. Bij de regelmatige autobestuurders is 56%.

2.6 Auto

De volgende stellingen hebben betrekking op de mobiliteit auto (Figuur 9).

- Het is niet vanzelfsprekend dat je binnen de bebouwde kom met de auto zo snel mogelijk van A naar B komt.
- Auto's moeten zo veel mogelijk gebruik maken van de ringweg in plaats van dwars door de stad of wijk rijden.
- Op hoofdwegen moeten auto's ongestoord en goed door kunnen rijden.
- Er mogen alleen nieuwe wegen worden aangelegd wanneer dit de leefbaarheid vergroot.

Figuur 9: Stellingen mobiliteit auto.

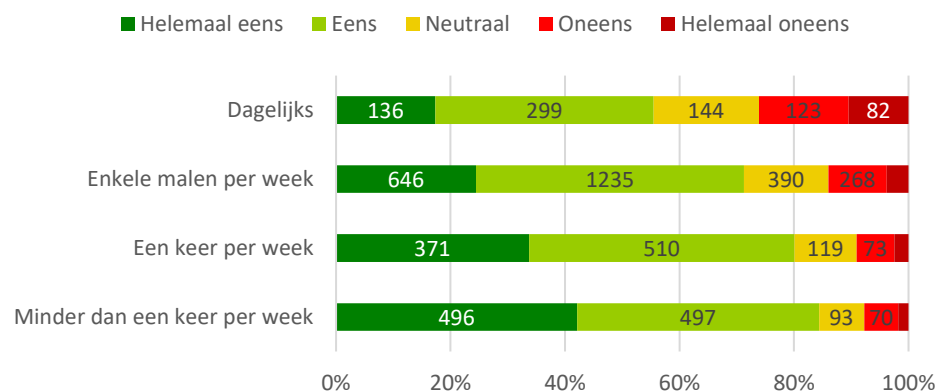


We zien dat telkens ongeveer driekwart van de respondenten het eens is met de stelling.

Kijken we naar de regelmatige chauffeurs (meerdere keren per week) onder de respondenten, dan zien we dat 85% het eens is met de stelling 'Op hoofdwegen moeten auto's ongestoord en goed door kunnen rijden'. Voor de niet-regelmatige autogebruikers ligt dit op zeventig procent.

Op de overige stellingen scoren de regelmatige autobestuurders telkens fors lager. Zo vindt 68% het niet vanzelfsprekend dat je binnen de bebouwde kom met de auto zo snel mogelijk van A naar B komt (Figuur 10). Voor de dagelijkse bestuurders is dit zelfs 55%.

Figuur 10: Het is niet vanzelfsprekend dat je binnen de bebouwde kom met de auto zo snel mogelijk van A naar B komt naar autogebruik (N=5701).

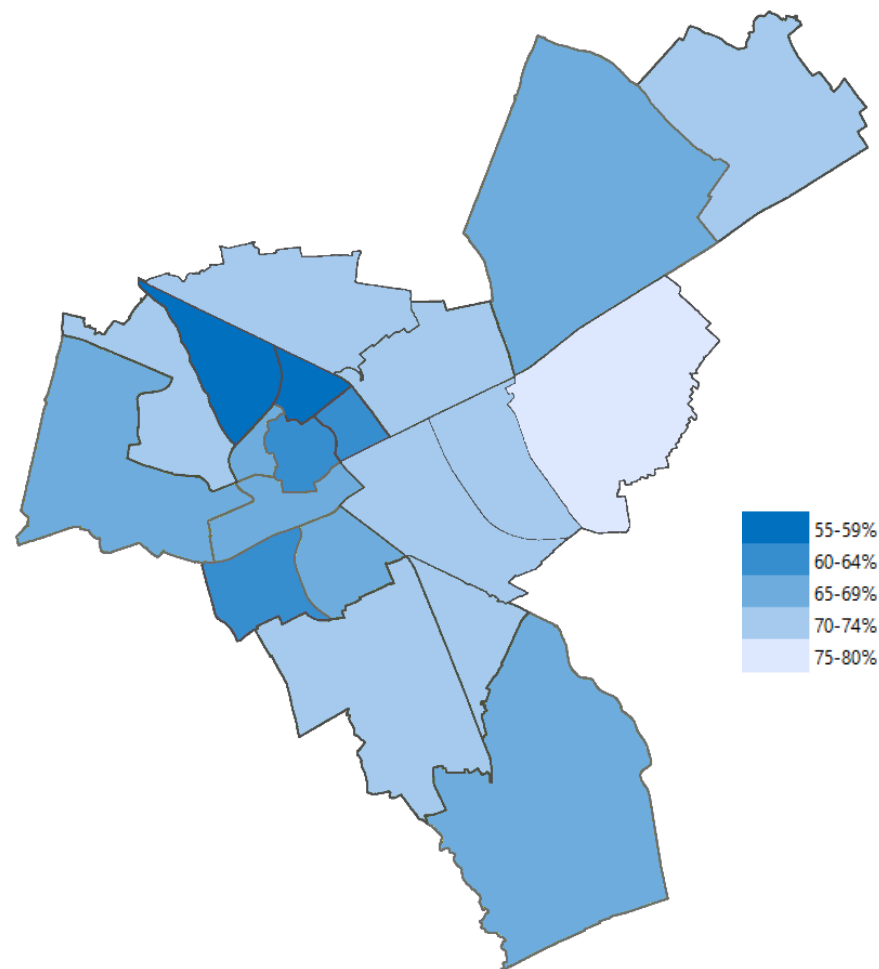


We hebben voor de stelling ‘Auto’s moeten zo veel mogelijk gebruik maken van de ringweg in plaats van dwars door de stad of wijk rijden’ gekeken of er tussen de wijken nog verschillend wordt geantwoord door de regelmatige bestuurder. In Figuur 11 is dit inzichtelijk gemaakt. In de wijken Noordwest en Oud-Noord is het laagste percentage van de regelmatige automobilisten het eens met de stelling. Respectievelijk 55% en 58%. Ook in de Oosterparkwijk, Zuidwest en Centrum scoren onder de 65%. Gemeentebreed is 67% van de regelmatige bestuurders het eens met de stelling.

2.7 Openbaar vervoer

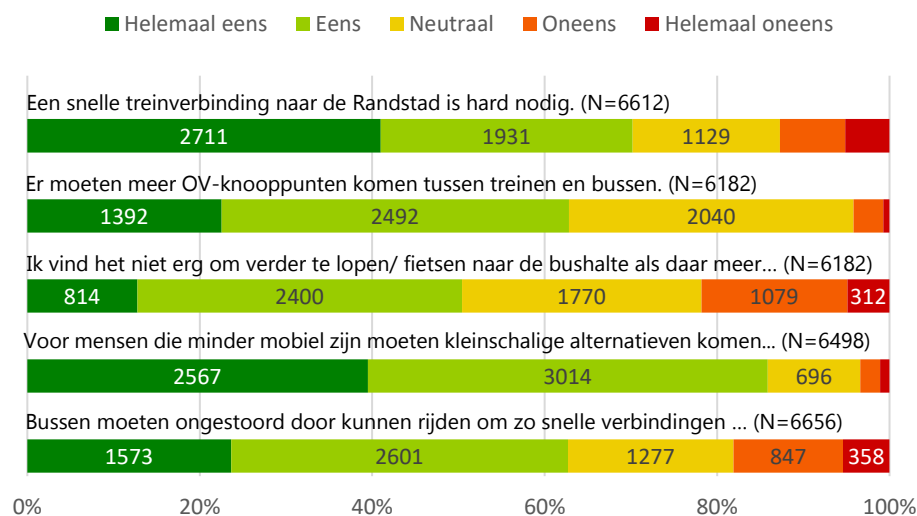
De vierde groep stellingen (Figuur 12) heeft betrekking op de mobiliteit openbaar vervoer. Hier kregen de respondenten de volgende vijf stellingen voorgelegd.

Figuur 11: Regelmatige bestuurders (naar wijk) die het eens zijn met de stelling dat auto’s zo veel mogelijk gebruik moeten maken van de ringweg in plaats van dwars door de stad of wijk rijden.



- Een snelle treinverbinding naar de Randstad is hard nodig.
- Er moeten meer OV-knooppunten komen tussen treinen en bussen.
- Ik vind het niet erg om verder te lopen/ fietsen naar de bushalte als daar meer bussen zijn om op te stappen met directe routes naar bestemmingen.
- Voor mensen die minder mobiel zijn moeten kleinschalige alternatieven komen om iets verder liggende bushaltes bereikbaar te houden.
- Bussen moeten ongestoord door kunnen rijden om zo snelle verbindingen te bieden. Ook als dat betekent dat de auto niet meer overal langs kan of langer onderweg is.

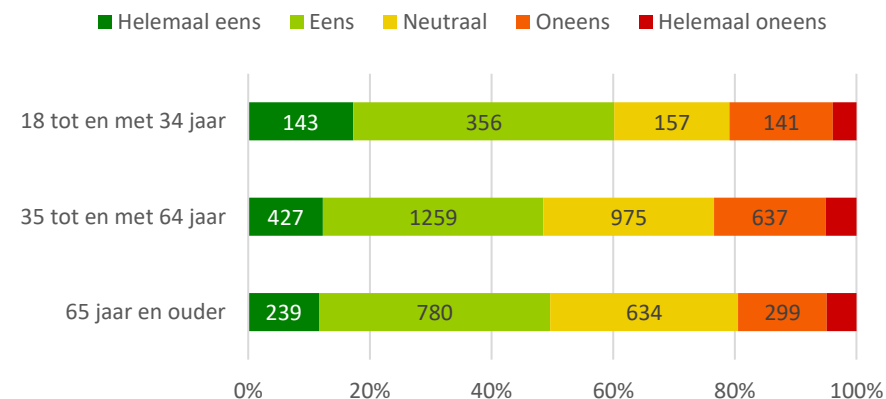
Figuur 12: Stellingen mobiliteit openbaar vervoer.



Respondenten vinden het belangrijk dat voor mensen die minder mobiel zijn er kleinschalige alternatieven komen om iets verder weg liggende bushaltes bereikbaar te houden. Maar liefst 86% is het met de stelling eens.

Jongere respondenten zijn het vaker eens met de stelling 'ik vind het niet erg om verder te lopen/ fietsen naar de bushalte als daar meer bussen zijn om op te stappen met directe routes naar bestemmingen' (Figuur 13). Van de respondenten tot 35 jaar is zestig procent het eens met de stelling. Van de oudere respondenten is 49% het eens met de stelling.

Figuur 13: Ik vind het niet erg om verder te lopen /fietsen naar de bushalte... naar leeftijd (N=6355).



Respondenten die dagelijks de auto gebruiken, zijn het vaker eens met de stelling 'bussen moeten ongestoord door kunnen rijden om zo snelle verbindingen te bieden. Ook als dat betekent dat de auto niet meer overal langs kan of langer onderweg is'. Van de respondenten die dagelijks de auto gebruikt is 44% het eens met deze stelling. Van de respondenten die minder vaak met de auto op de weg zijn is dit 65%.

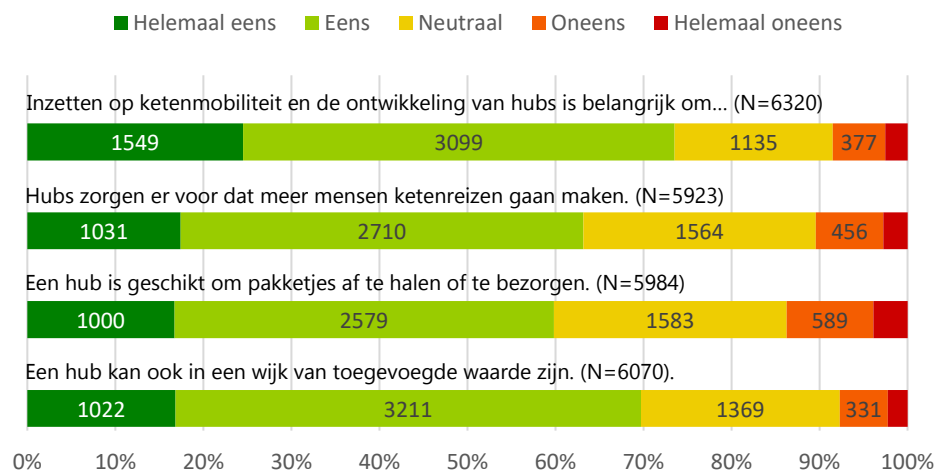
2.8 Ketenmobiliteit en hubs

Vervolgens is aan de respondenten gevraagd om stellingen (Figuur 14) rondom ketenmobiliteit en hubs te beantwoorden. Bij ketenmobiliteit wordt er binnen één reis gebruik gemaakt van verschillende vervoersvormen, zoals de (deel) fiets, (deel) auto en het OV. De overstappunten waar buslijnen, hoofdwegen en hoofdfietsroutes samen komen worden hubs genoemd.

De volgende vier stellingen werden voorgelegd:

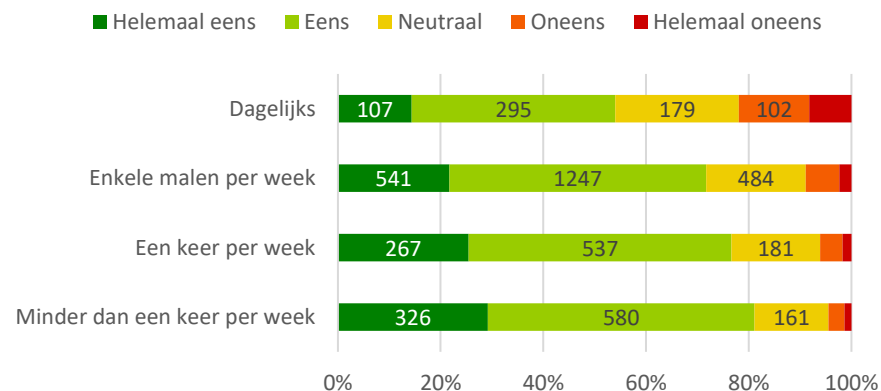
- Inzetten op ketenmobiliteit en de ontwikkeling van hubs is belangrijk om het gebruik van de auto's in het stedelijk gebied te verlagen.
- Hubs zorgen er voor dat meer mensen ketenreizen gaan maken.
- Een hub is geschikt om pakketjes af te halen of te bezorgen.
- Een hub kan ook in een wijk, bijvoorbeeld bij een winkelcentrum, van toegevoegde waarde zijn.

Figuur 14: Stellingen ketenmobiliteit en hubs.



Driekwart van de respondenten is het eens met de stelling 'Inzetten op ketenmobiliteit en de ontwikkeling van hubs is belangrijk om het gebruik van de auto's in het stedelijk gebied te verlagen'. Van de respondenten die dagelijks de auto gebruikt is 55% het eens met deze stelling (Figuur 15). Naarmate er minder wordt gereden, neemt het aandeel respondenten dat het eens is met de stelling toe.

Figuur 15: Inzetten op ketenmobiliteit en de ontwikkeling van hubs is belangrijk om het gebruik van de auto's in het stedelijk gebied te verlagen naar gebruik auto (N=6279).



Van de respondenten is 63% het eens met de stelling 'Hubs zorgen er voor dat meer mensen ketenreizen gaan maken'. Respondenten die vaker gebruik maken van het OV, zijn het vaker eens met deze stelling. Van de respondenten die nooit gebruik maakt van het OV is 54% het eens met de stelling.

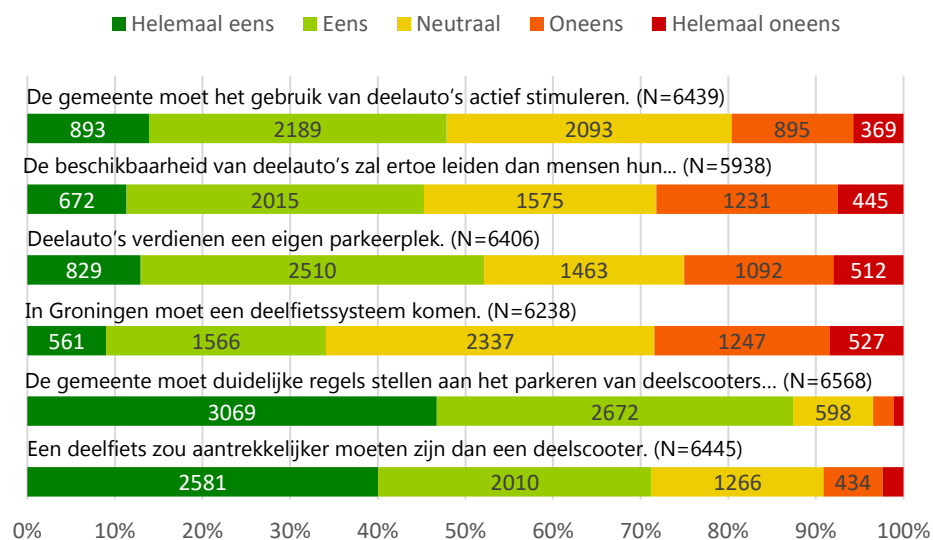
Volgens zestig procent van de respondenten is een hub geschikt om pakjes af te halen of te bezorgen. Zeventig procent denkt dat een hub ook binnen een wijk van toegevoegde waarde kan zijn.

2.9 Deelmobiliteit

De laatste jaren is deelmobiliteit sterk in opkomst. Deelmobiliteit geeft toegang tot vervoermiddelen zonder dat de gebruikers ze in het bezit hebben. Aan de respondenten is gevraagd om de volgende zes stellingen (Figuur 16) te beantwoorden:

- De gemeente moet het gebruik van deelauto's actief stimuleren.
- De beschikbaarheid van deelauto's zal ertoe leiden dat mensen hun (tweede) auto wegdoen.
- Deelauto's verdienen een eigen parkeerplek.
- In Groningen moet een deelfietssysteem komen.
- De gemeente moet duidelijke regels stellen aan het parkeren van deelscooters en deelfietsen.
- Een deelfiets zou aantrekkelijker moeten zijn dan een deelscooter.

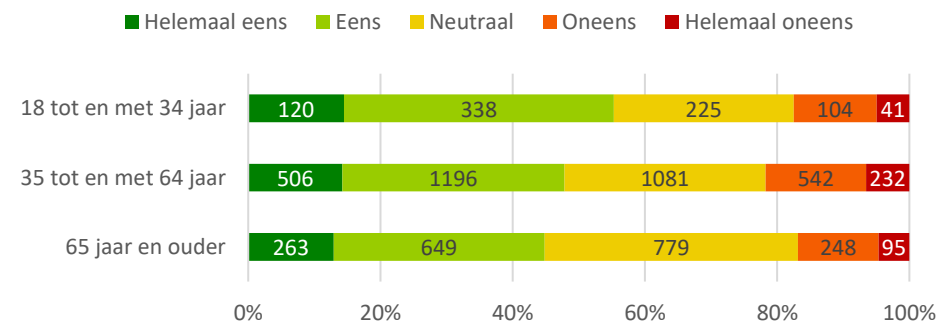
Figuur 16: Stellingen deelmobiliteit.



Iets minder dan de helft (48%) van de respondenten is het eens met de stelling 'de gemeente moet het gebruik van deelauto's actief stimuleren'. Van de respondenten is 45% het eens met de stelling dat de beschikbaarheid van deelauto's ertoe leidt dat mensen hun (tweede) auto wegdoen. Wanneer we kijken naar de leeftijd van de respondenten zien we dat jongere respondenten (tot en met 34 jaar) het relatief vaker eens zijn met deze twee stellingen.

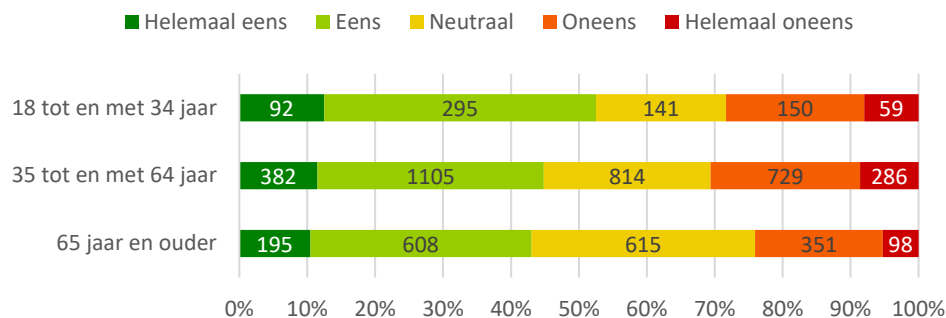
Van de jongere respondenten is 55% het eens met de stelling 'de gemeente moet het gebruik van deelauto's actief stimuleren', terwijl bij de oudere respondenten dit lager ligt (Figuur 17). Eenzelfde beeld is te zien bij de stelling 'de beschikbaarheid van deelauto's zal ertoe leiden dat mensen hun (tweede) auto wegdoen' (Figuur 18). Van de jongere respondenten geeft 53% aan het er mee eens te zijn.

Figuur 17: De gemeente moet het gebruik van deelauto's actief stimuleren naar leeftijd (N=6419).



Alleenstaanden onder de respondenten zijn het vaker eens (54%) met de stelling dat de gemeente het gebruik van deelauto's actief moet stimuleren dan de gehuwden/samenwonenden (45%).

Figuur 18: De beschikbaarheid van deelauto's zal ertoe leiden dat mensen hun (tweede) auto wegdoen naar leeftijd (N=5920).



Eenderde van de respondenten is het eens met de stelling dat er in Groningen een deelfietsstelsel moet komen. Bijna negentig procent (87%) vindt dat de gemeente duidelijke regels moet stellen aan het parkeren van deelscooters en deelfietsen.

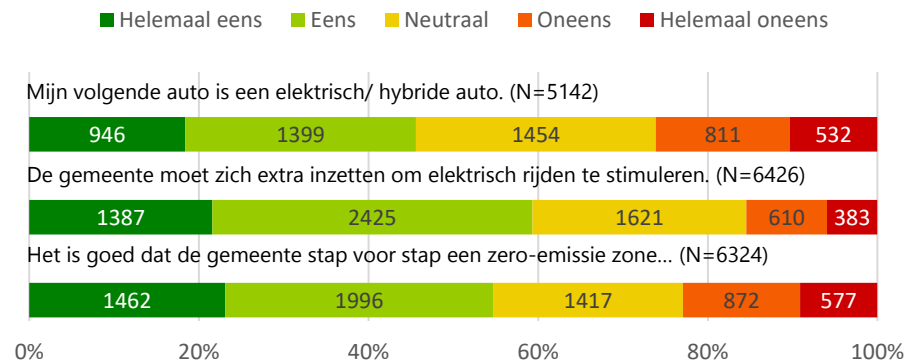
2.10 Duurzaamheid

Tot slot hebben we de respondenten nog een drietal stellingen voorgelegd over duurzaamheid (Figuur 19).

- Mijn volgende auto is een elektrisch/ hybride auto.
- De gemeente moet zich extra inzetten om elektrisch rijden te stimuleren.
- Het is goed dat de gemeente stap voor stap een zero-emissie zone invoert in bepaalde gebieden.

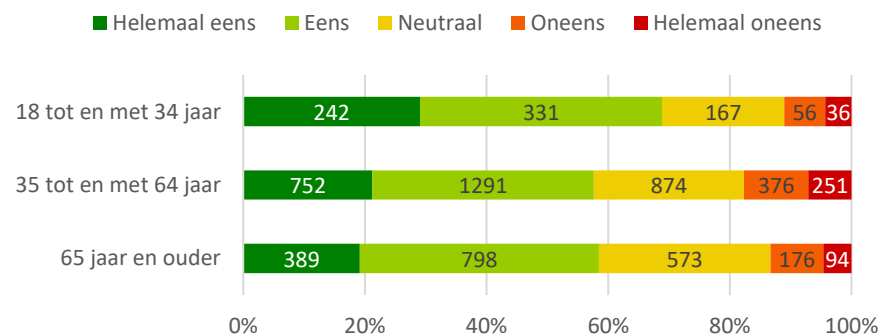
Van de respondenten is 46% het eens met de stelling 'mijn volgende auto is een elektrisch/hybride auto'. Daarbij valt op dat het aandeel alleenstaanden dat het eens is met de stelling (37%) flink lager is dan bij de respondenten die samenwonend of getrouwd zijn (49%).

Figuur 19: Stellingen duurzaamheid.



Bijna zestig procent (59%) van de respondenten is het eens met de stelling: 'de gemeente moet zich extra inzetten om elektrisch rijden te stimuleren'. Bij de jongere respondenten (tot en met 34 jaar) ligt dit aandeel hoger, namelijk 69% (Figuur 20). Met de stelling 'het is goed dat de gemeente stap voor stap een zero-emissie zone invoert in bepaalde gebieden' is 55% het eens. In de wijk Centrum is het aandeel van de respondenten het eens met deze stelling het grootst: 64%. In Hoogkerk is dit met 42% het laagst.

Figuur 20: De gemeente moet zich extra inzetten om elektrisch rijden te stimuleren naar leeftijd (N=6406).



Colofon

De concept-mobiliteitsvisie - het inwonerspanel om hun mening gevraagd

Auteurs:

Gert Bos

Hanneke van der Hoef

Opdrachtgever:

Gemeente Groningen

Fotografie:

Henk Tammens

Uitgave:

OIS Groningen



T (050) 367 56 30
E ois@groningen.nl
I www.oisgroningen.nl
 [@basisvoorbeleid](https://twitter.com/basisvoorbeleid)

BASIS VOOR BELEID

