

Verkeersenquête Woerden 2023

Gemeente Woerden

DEFINITIEVE VERSIE, 30 AUGUSTUS 2023

Samenvatting en conclusie

Om inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van de bewoners in Woerden is van 03 april t/m 30 april 2023 een enquêteonderzoek uitgevoerd. Van de 39.950 inwoners in Woerden van 18 jaar en ouder hebben 1.341 personen de enquête ingevuld.

Vervoermiddelen gebruik + frequentie

Aan alle respondenten is gevraagd welke vervoermiddelen zij in gebruik hebben. In totaal heeft 90,2 procent van de respondenten een auto in gebruik, tegenover 91,6 procent van de respondenten die een fiets en/of elektrische fiets in gebruik heeft.

Per buurt schommelt het autogebruik tussen 85,0 en 93,0 procent. In Zegveld is het autogebruik het hoogst (96,6 procent) en in Vogelkwartier is het autogebruik het laagst (77,1 procent). Opvallend is dat het Vogelkwartier ook het laagste aandeel respondenten met een fiets heeft (82,9 procent). Als enige buurt is het aandeel elektrische fietsen in het Vogelkwartier wel hoger dan het aandeel 'gewone' fiets,

respectievelijk 60,0 procent en 51,4 procent. Ook in de kernen rondom Woerden is het aandeel elektrische fietsen hoger dan gemiddeld in Woerden zelf.

Gekeken naar de frequentie van het auto- en fietsgebruik wordt de fiets door circa een derde van de respondenten elke dag gebruikt, tegenover 23,7 procent van de respondenten die elke dag gebruik maakt van de auto. Daarentegen zijn er ook meer respondenten die niet elke week de fiets gebruiken (14,2 procent) dan respondenten die niet elke week de auto gebruiken (10,2 procent).

Het openbaar vervoer wordt niet vaak gebruikt. Ruim twee derde van de respondenten maakt niet elke week gebruik van het openbaar vervoer. Circa 3,0 procent van de respondenten maakt dagelijks gebruik van het openbaar vervoer.

Werk

Circa 70 procent van de respondenten is werkzaam. In de modal split komt duidelijk naar voren dat de auto het meest gebruikt wordt voor woonwerkverkeer. Dit aandeel ligt in alle kernen tussen ca. 55 en 60 procent.

Op afstanden tot 10 kilometer wordt in minimaal 50,0 procent van de gevallen gebruik gemaakt van de (elektrische) fiets. Bij een reisafstand tussen 10 en 15 kilometer is het aandeel fietsgebruik circa 40,0 procent, tegenover de auto circa 50,0 procent.

Reistijd en afstand vinden respondenten een belangrijke reden om de auto te gebruiken.

School

Bijna een kwart van de respondenten heeft schoolgaande kinderen. Van deze groep woont 40,0 procent op minder dan 1 kilometer afstand van de school. Kinderen worden meestal lopend of met de fiets naar school gebracht. Bij een afstand tot 1 kilometer van school gaat 40,0 procent altijd lopend naar school en 20,0 procent vaak.

Samenvatting en conclusie

Circa 20,0 procent gaat soms met de auto. Tussen 1 en 5 kilometer afstand wordt door ruim 60,0 procent van de respondenten altijd of vaak de fiets gebruikt. Het aandeel dat bij deze afstand soms de auto gebruikt is 45,0 procent.

Reden waarom respondenten voor de auto kiezen zijn gemak en comfort. Waarom respondenten niet voor de fiets kiezen heeft voornamelijk te maken met te weinig of geen veilige fietsvoorzieningen bij de school.

Centrum

Als laatste is gekeken naar vervoermiddelengebruik naar het centrum van Woerden. In de modal split is te zien dat de (elektrische) fiets veel wordt gebruikt. Het aandeel van deze samen is ruim 50,0 procent. Vanuit Harmelen en Zegveld wordt de auto iets vaker gebruikt. Dit aandeel is circa 30,0 procent. De bus wordt bijna niet gebruikt.

Net als bij redenen voor het autogebruik naar school worden gemak en comfort belangrijk gevonden, terwijl bij werk reistijd en afstand bovenaan stonden.

Belangrijke redenen om geen fiets te gebruiken naar het centrum is afstand en weersomstandigheden.

Voor het centrum zijn ook een aantal vragen gesteld over het fietsparkeren. Meer dan de helft van de respondenten gaf aan de fiets neer te zetten 'waar ze moeten zijn'. Dit komt ook terug in wat respondenten belangrijk vinden bij het fietsparkeren. Hier werd 'dichtbij bestemming' heel belangrijk gevonden.

Deelmobiliteit

In de enquête is gevraagd wat voor soort deelmobiliteit respondenten graag zien in hun buurt. Circa 20 procent van de respondenten gaf aan graag een (elektrische) auto als deelmobiliteit in de buurt te zien. Van ruim twee derde van de respondenten (69 procent) hoeft er geen deelmobiliteit in de buurt te komen.

Inleiding

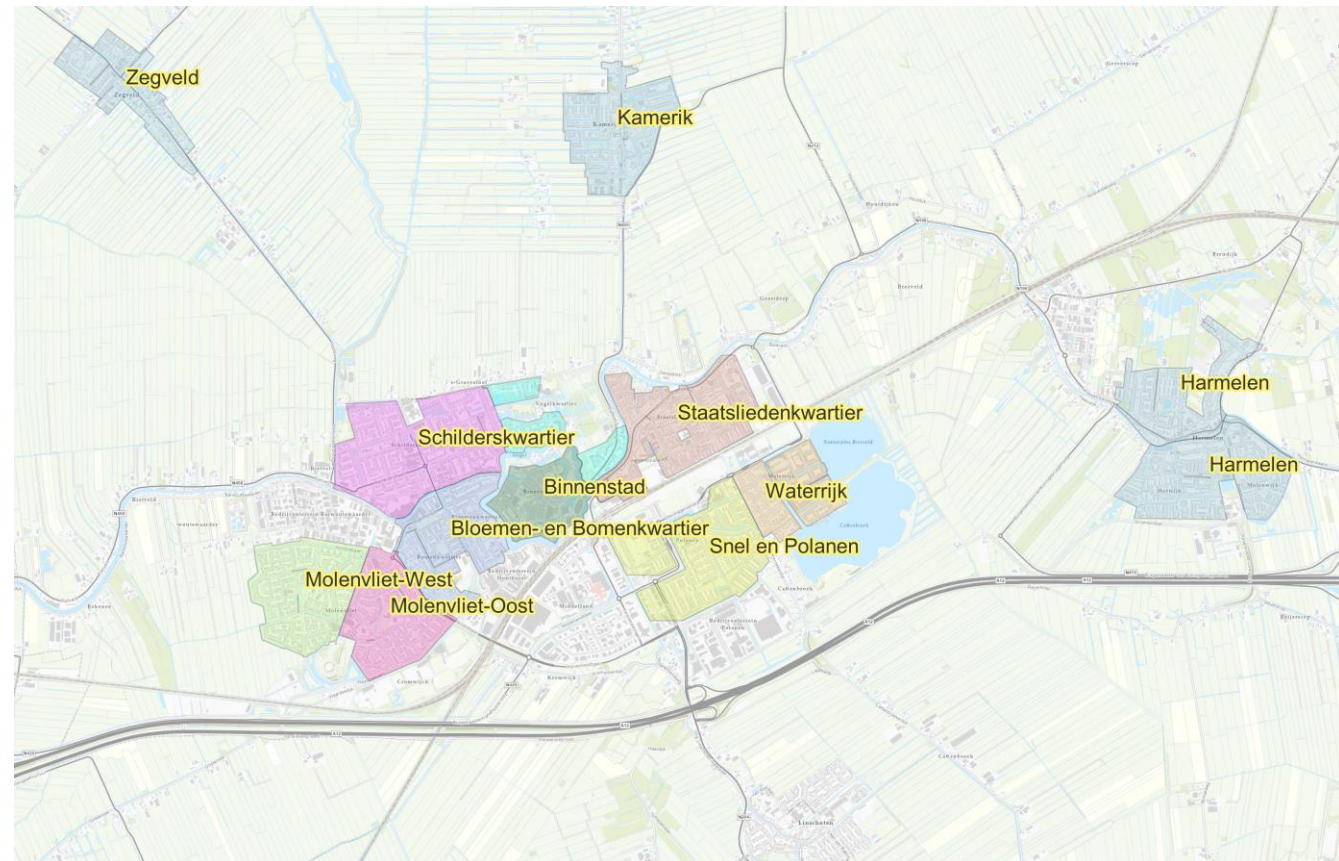
Aanleiding

Het aantal inwoners in de gemeente Woerden groeit. Nieuwe woningen, bedrijven, water en groen vragen allemaal om ruimte. Met de toename van het aantal inwoners, groeit ook het autogebruik. Vanwege ruimtegebrek is het niet overal meer mogelijk om meer wegen en autoparkeerplaatsen aan te leggen. Om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten en de juiste maatregelen te nemen om het autogebruik te kunnen verminderen, is inzicht nodig in het mobiliteitsgedrag van bewoners.

Onderzoeksmethodiek

Van 03 april t/m 30 april konden alle bewoners van de gemeente Woerden de enquête invullen. Het enquêteonderzoek is uitgevoerd door middel van een online vragenlijst. Een brief met een link naar de enquête is per post verstuurd aan 5000 adressen binnen de gemeente Woerden. Daarnaast is online via diverse kanalen een link gedeeld die leidde naar de enquête. Deelname was vrijblijvend.

Onderzoeksgebied



Respons

In totaal hebben 1.387 personen de enquête ingevuld. Van 28 respondenten is de postcode onbekend en 21 respondenten wonen niet binnen de gemeente Woerden. Hiermee komt de respons op 1.341 personen van de 39.950 inwoners van 18 jaar of ouder binnen de gemeente Woerden. Dit levert een foutmarge op van 2,6 procent (bij een betrouwbaarheid van 95 procent).

Deze foutmarge betekent dat het antwoord op een vraag in de enquête in werkelijkheid met 2,6 procent onder of boven het antwoord kan variëren. Een verdere toelichting van de betrouwbaarheid en foutmarge is terug te vinden in Bijlage I.

Voor een vergelijking tussen de losse kernen geldt per kern een andere foutmarge. Deze is weergegeven in de figuur. De foutmarge voor Woerden is 3,3 procent, voor Harmelen 5,5 procent, voor Kamerik 8,8 procent en voor

Zegveld 12,7 procent.

Om de resultaten van verschillende deelbuurten tegen elkaar af te kunnen zetten, is stratificatie toegepast. Om het aantal respondenten te herverdelen ('stratificeren'), zodat deze procentueel overeenkomt met het aandeel inwoners, is per buurt een gewicht gebruikt. In de enquête tellen bijvoorbeeld alle personen woonachtig in 'Waterrijk' voor 1,5 mee in plaats van 1, omdat deze relatief 'te weinig' in de enquête zitten. In de Bijlage is een overzicht van het gebruikte gewicht per buurt opgenomen.

| Kern | Inwoners 18+ | Respons | Foutmarge |
|---------------|---------------------|----------------|------------------|
| Woerden | 28.566 | 862 | 3,3% |
| Harmelen | 6.585 | 298 | 5,5% |
| Kamerik | 3.003 | 120 | 8,8% |
| Zegveld | 1.796 | 58 | 12,7% |
| Totaal | 39.950 | 1.338 | 2,6% |

Algemeen: Leeftijdsklasse

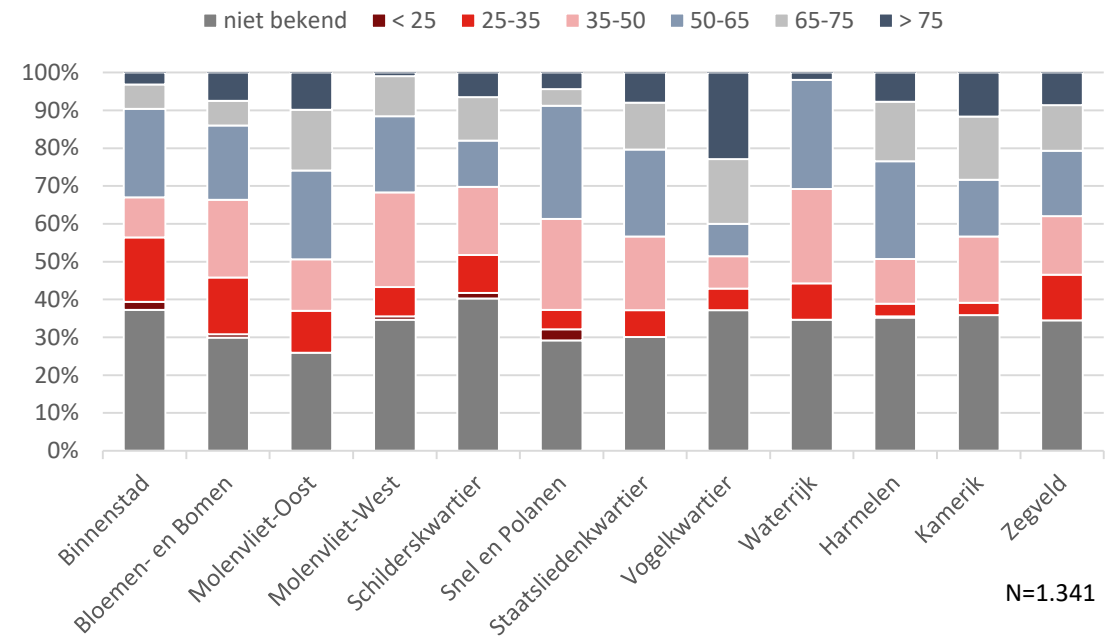
De enquête kon door iedereen uit de gemeente Woerden ingevuld worden. In de figuur is de leeftijdsverdeling per buurt in verschillende leeftijdscategorieën weergegeven. Gemiddeld is van circa een derde van de respondenten niet bekend in welke leeftijdsklasse zij behoren.

In de meeste buurten is de grootste categorie '50-65'. Dit aandeel varieert van 17,2 procent van de respondenten in Zegveld tot 29,9 procent in Snel en Polanen.

'35-50' is de grootste categorie in: Bloemen- en Bomenkwartier (20,6 procent), Molenvliet-West (25,0 procent), Schilderskwartier (18,0 procent) en Kamerik (17,5 procent).

De enige buurt waarbij een andere leeftijdscategorie het grootst is, is het Vogelkwartier. Hier is 22,9 procent van de respondenten ouder dan 75, gevolgd door 17,1 procent van de respondenten die tussen 65 en 75 jaar oud is.

In Molenvliet-west en Waterrijk is het aandeel 75 plussers circa 1 procent. Daarnaast zijn er geen respondenten in de categorie '65-75' in Waterrijk.



N=1.341

Algemeen: Samenstelling huishouden

Naast leeftijd kan de samenstelling van het huishouden ook van invloed zijn op welke vervoersmiddelen respondenten gebruiken. De figuur toont de huishoudsamenstelling van de respondenten per buurt.

Van gemiddeld circa 20,0 procent van de respondenten is de samenstelling van het huishouden niet bekend. Dit varieert van 13,5 procent in Waterrijk tot 26,6 procent in het Schilderskwartier.

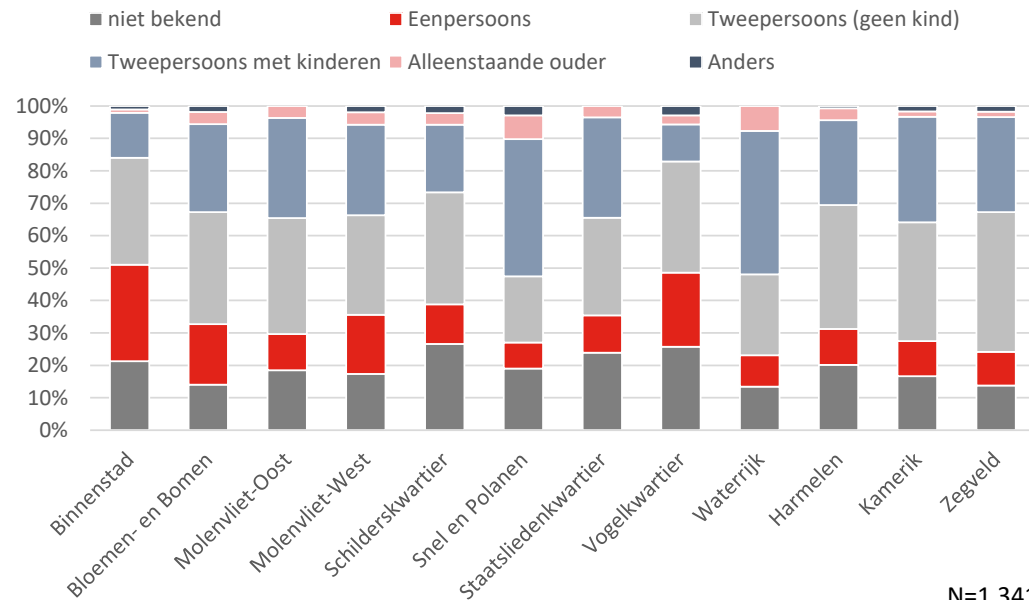
In bijna alle buurten is de categorie 'Tweepersoons (zonder kinderen)' de grootste categorie. Dit aandeel is het grootst in Zegveld (43,1 procent).

In een paar buurten is de grootste categorie 'Tweepersoons met kinderen'. Dit is het geval in:

Staatsliedenkwartier (31,0 procent), Snel en Polanen (42,3 procent) en Waterrijk (44,2 procent).

Verder is het aandeel eenpersoons huishoudens, in vergelijking met de overige buurten, in Binnenstad en Vogelkwartier het hoogst, respectievelijk 29,8 en 22,9 procent.

Het aandeel alleenstaande ouders met kinderen is in elke buurt het laagst. Gemiddeld is dit circa 4,0 procent van de respondenten. Met circa 8,0 procent is dit aandeel in Snel en Polanen en Waterrijk relatief hoog.



N=1.341

Gebruik vervoermiddelen

In de enquête konden respondenten aangeven welke vervoermiddelen zij in gebruik hebben. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in de figuur hiernaast.

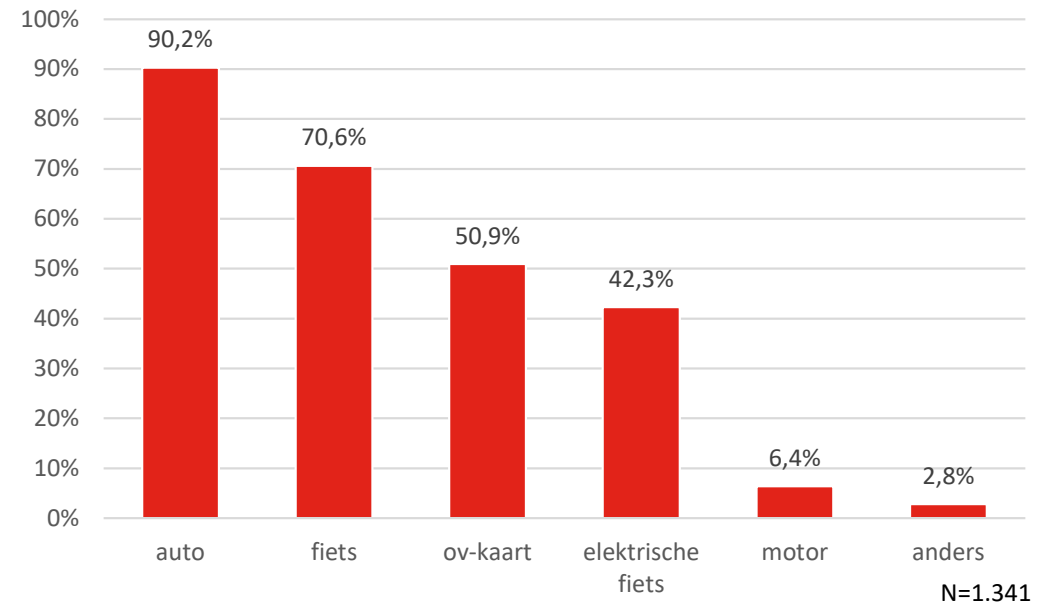
Circa 90 procent van de respondenten gebruikt een auto en ruim 70 procent geeft aan een fiets in gebruik te hebben.

Ongeveer de helft (51,1 procent) van de respondenten gebruikt een ov-kaart.

Een 'elektrische fiets' wordt door 42,1 procent genoemd.

Een klein deel van de respondenten gebruikt een motor of bromfiets, respectievelijk 6,4 en 2,8 procent.

Tot slot geeft 2,7 procent aan een 'ander' vervoermiddel te gebruiken. Vervoermiddelen die hier o.a. worden genoemd zijn; step, scooter en speedpedelec.



Autogebruik

In totaal gaf 90,2 procent van alle respondenten aan een auto in gebruik te hebben. Het autogebruik binnen de kern Woerden als geheel ligt met 88,9 procent iets lager dan de omliggende kernen.

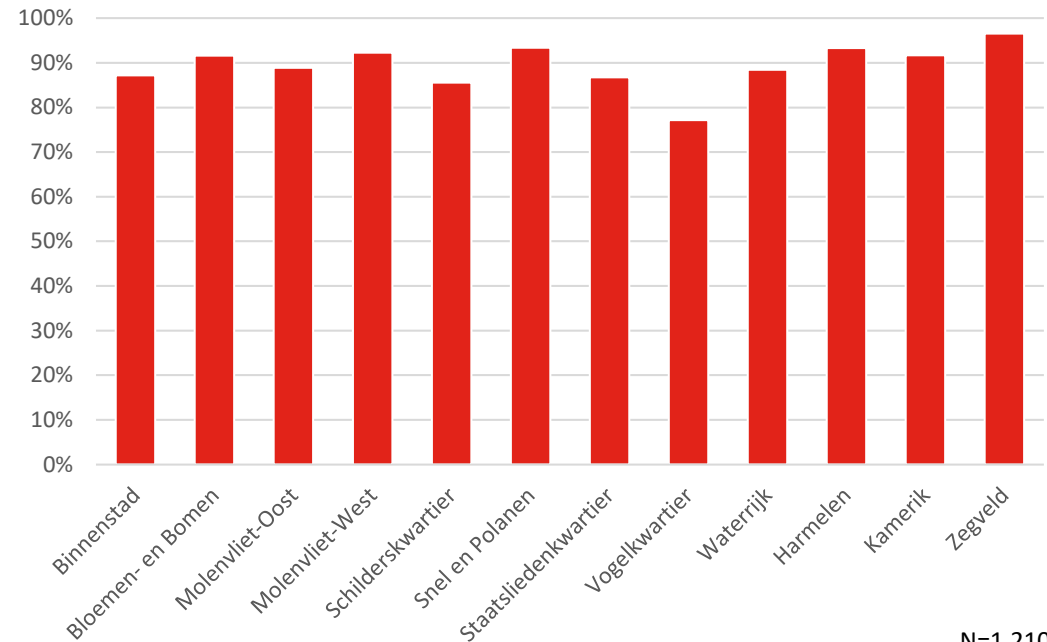
In de figuur is het autogebruik per buurt weergegeven.

Het aandeel respondenten dat gebruik maakt van een auto is met 96,6 procent het hoogst in Zegveld, gevolgd door 93,4 procent in Harmelen. In Kamerik, de andere kern rondom Woerden, zegt 91,7 procent van de respondenten een auto in gebruik te hebben.

Buurtten binnen de kern Woerden waar het autogebruik hoog is, zijn Snel en Polanen (93,3 procent) en

Molenvliet-West (92,3 procent).

In het Vogelkwartier en Schilderskwartier gebruiken de minste respondenten een auto, respectievelijk 77,1 en 85,6 procent.



N=1.210

Frequentie autogebruik

Op de vraag hoe vaak respondenten de auto gebruiken gaf circa een kwart van de respondenten die een auto in gebruik hebben aan dagelijks de auto te gebruiken.

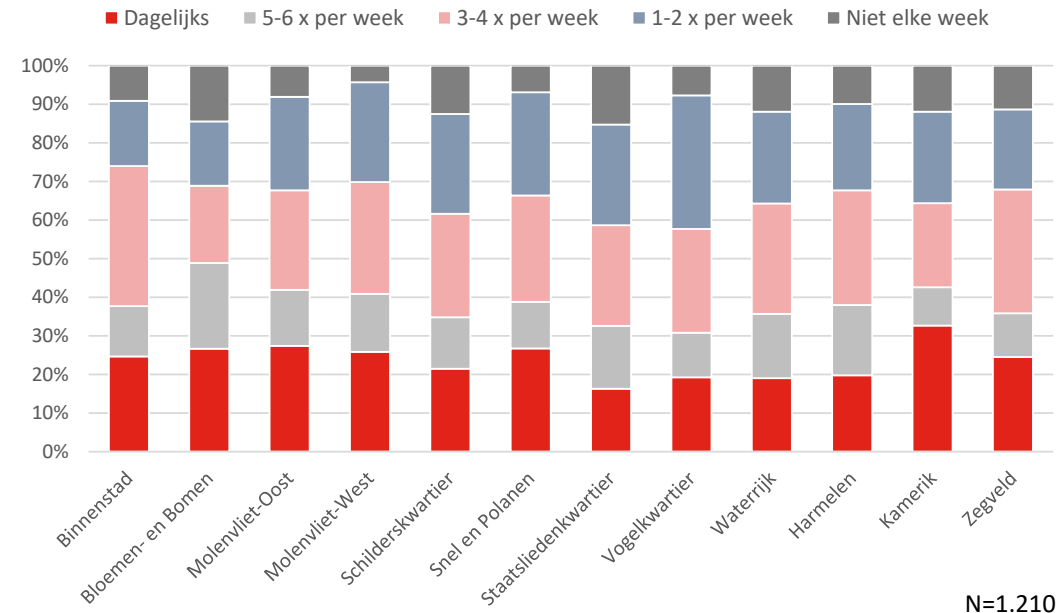
Circa een derde van de respondenten in Kamerik gebruikt dagelijks de auto, gevolgd door 27,3 procent van de respondenten in Snel en Polanen.

In het Vogelkwartier gebruiken de minste respondenten dagelijks de auto, namelijk 15,2 procent.

Gemiddeld wordt door circa 10 procent van de respondenten niet elke week de auto gebruikt.

Buurtten waar de meeste respondenten niet elke week de auto gebruiken zijn; Staatsliedenkwartier (15,4 procent) en Bloemen- en Bomen (13,4 procent).

In Molenvliet-West laat slechts 4 procent van de respondenten de auto een week staan.



N=1.210

Fietsgebruik

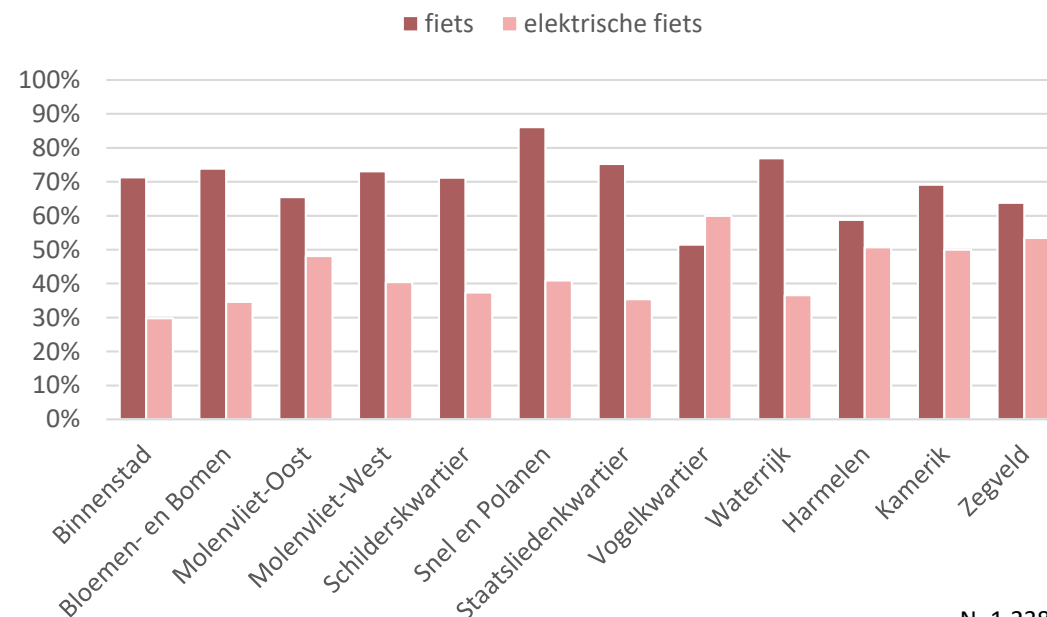
Gemiddeld zegt 70,6 procent van de respondenten een fiets in gebruik te hebben. In de kern Woerden als geheel was dit aandeel 73,6 procent, tegenover gemiddeld 62,0 procent van de respondenten in de omliggende kernen.

Voor het aandeel dat gebruik maakt van een elektrische fiets is het juist andersom. In totaal maakt 42,3 procent van alle respondenten gebruik van een elektrische fiets. In de omliggende kernen ligt het gebruik van de elektrische fiets hoger dan in de kern Woerden zelf: 42,3 procent tegenover 38,7 procent van de respondenten.

Gekeken naar de verschillende buurten in de gemeente Woerden, hebben de meeste respondenten in Snel en Polanen

een fiets in gebruik, namelijk 86,1 procent. In het Vogelkwartier wordt de fiets door circa de helft van de respondenten gebruikt.

In het Vogelkwartier wordt de elektrische fiets juist meer gebruikt, door 60,0 procent van de respondenten. Circa 30 procent van de respondenten in de Binnenstad maakt gebruik van een elektrische fiets.



N=1.238

Fietsgebruik (2)

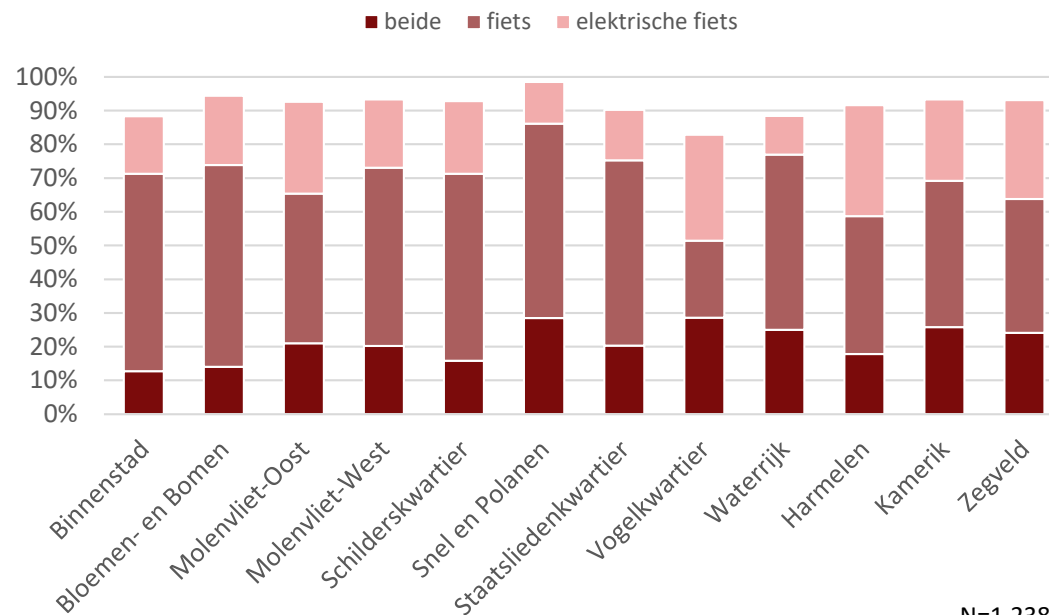
Of respondenten alleen een fiets, elektrische fiets of beide hebben, wordt getoond in naastgelegen figuur. Gemiddeld heeft 91,6 procent van de respondenten in Woerden een fiets. In Snel en Polanen hebben bijna alle respondenten een fiets (98,5 procent).

Circa de helft van de respondenten heeft alleen een 'gewone' fiets. In het Vogelkwartier is dit aandeel met 22,9 procent het laagst. Dit aandeel is het hoogst in Binnenstad en Bloemen- en Bomenkwartier, respectievelijk 58,5 en 59,8 procent.

Het aandeel respondenten met alleen een elektrische fiets is 21,9 procent. In Harmelen is dit aandeel het hoogst; 32,9 procent, gevolgd door het Vogelkwartier

(31,4 procent). In Waterrijk heeft 11,5 procent van de respondenten alleen een elektrische fiets.

In Binnenstad en Bloemen- en Bomenkwartier hebben relatief de minste respondenten een fiets én een elektrische fiets, respectievelijk 12,8 en 14,0 procent. Het hoogste aandeel respondenten met een fiets én elektrische fiets is het Vogelkwartier (28,6 procent), gevolgd door Snel en Polanen (28,5 procent).



N=1.238

Frequentie (elektrische) fietsgebruik

Van de respondenten die een fiets en/of elektrische fiets in gebruik hebben, gebruikt gemiddeld een derde dagelijks de fiets. Circa de helft maakt minimaal 5 keer per week gebruik van de fiets.

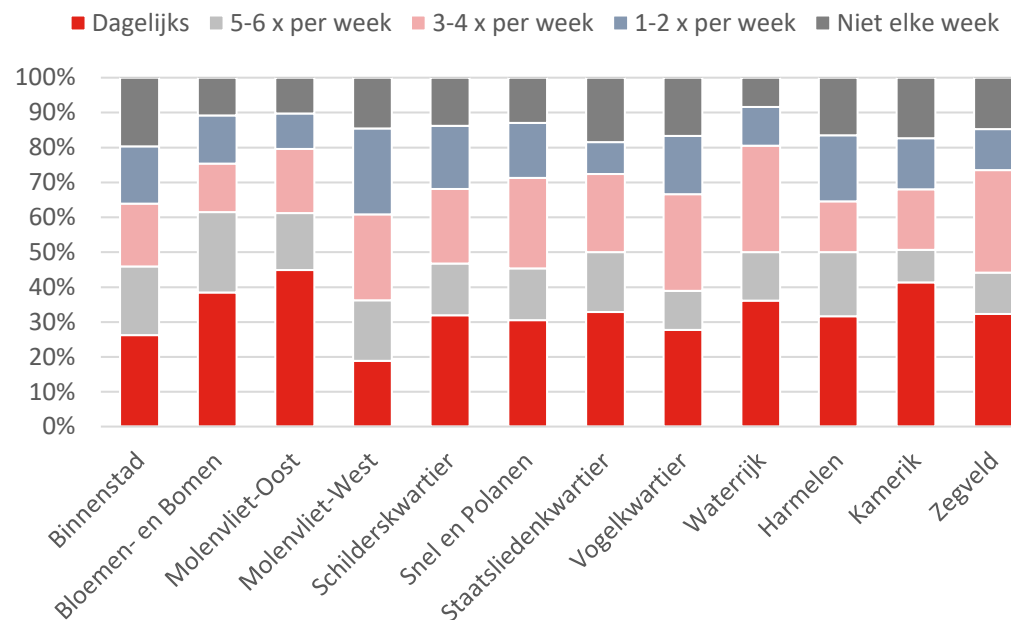
Het dagelijks fietsgebruik is het hoogst in Molenvliet-Oost (44,9 procent), gevolgd door Kamerik (41,3 procent).

In Molenvliet-West wordt met 18,8 procent de fiets het minst dagelijks gebruikt.

Gemiddeld wordt door circa 15 procent van de respondenten niet elke week de fiets gebruikt.

De fiets wordt door circa 20 procent van de respondenten in de Binnenstad niet elke week gebruikt.

In Waterrijk wordt de fiets het meest elke week gebruikt, namelijk door 91,7 procent.



N=1.238

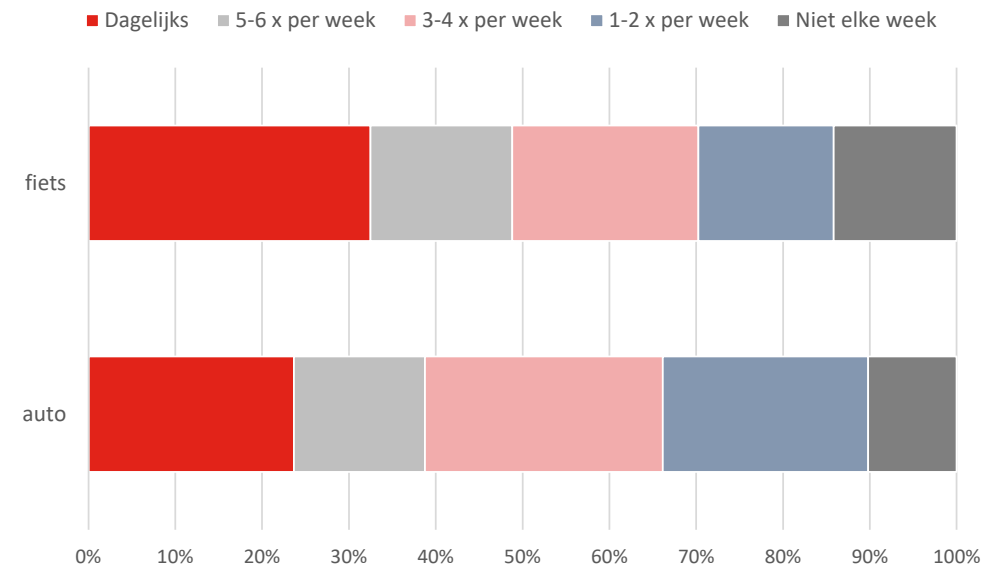
Frequentie (elektrische) fiets en auto

In de naastgelegen figuur is de frequentie van het (elektrische) fiets en auto gebruik in Woerden tegen elkaar afgezet.

Een derde van de respondenten die een fiets in gebruik heeft, gebruikt deze dagelijks, tegenover 23,7 procent van de respondenten die elke dag gebruik maakt van de auto.

Daarentegen zijn er ook meer respondenten die niet elke week de fiets gebruiken (14,2 procent) dan respondenten die niet elke week de auto gebruiken (10,2 procent).

Zowel de fiets als de auto wordt 5-6 keer per week gebruikt door circa 16,0 procent van de respondenten.



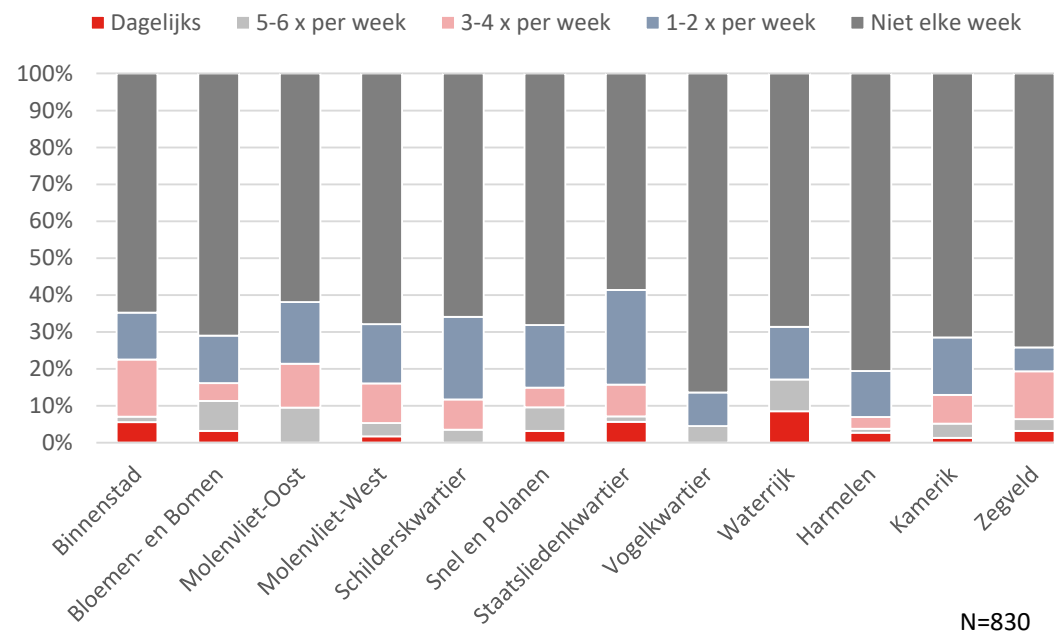
N=1.238

Frequentie openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt gemiddeld door circa 3,0 procent van de respondenten dagelijks gebruikt. In Waterrijk en de Binnenstad is dit aandeel het hoogst, respectievelijk 8,6 en 5,6 procent.

Ruim twee derde van de respondenten maakt niet elke week gebruik van het openbaar vervoer. Dit aandeel ligt hoger in Harmelen (80,5 procent) en het Vogelkwartier (86,4 procent).

In het Staatsliedenkwartier gebruikt 58,6 procent niet elke week het openbaar vervoer. Daar gebruikt circa een kwart van de respondenten 1-2 keer per week het openbaar vervoer.



N=830

Modal split naar werk

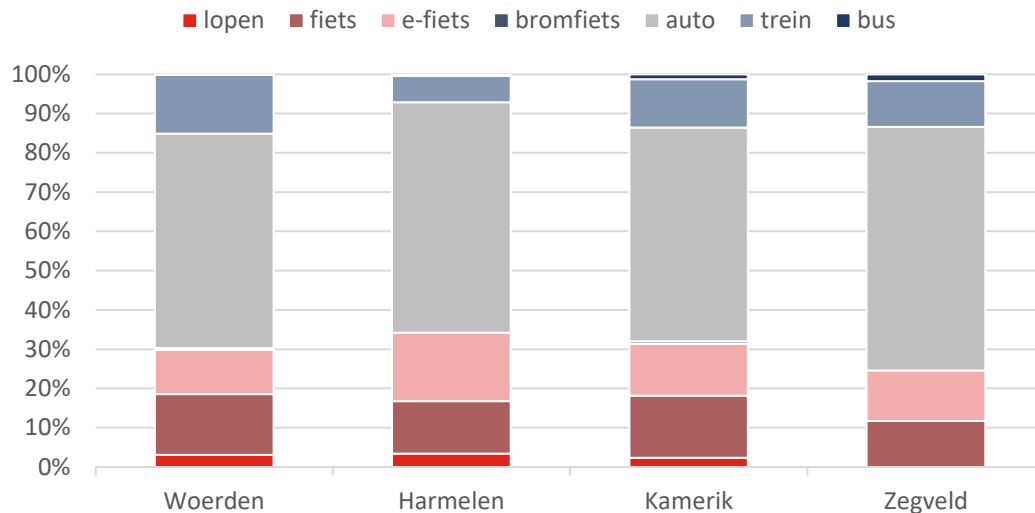
Aan de groep respondenten die werkzaam is (70,0 procent), is gevraagd welke vervoermiddelen zij gebruiken voor woonwerkverkeer. Zij konden per vervoermiddel aangeven in welke frequentie (altijd, vaak, soms, nooit) dit vervoermiddel wordt

gebruikt voor reizen naar het werk. Dit is vervolgens met een gewicht omgerekend naar een modal split (procentuele verdeling van vervoermiddelgebruik). In de onderstaande figuren is dit voor Woerden als geheel en per kern zichtbaar gemaakt.

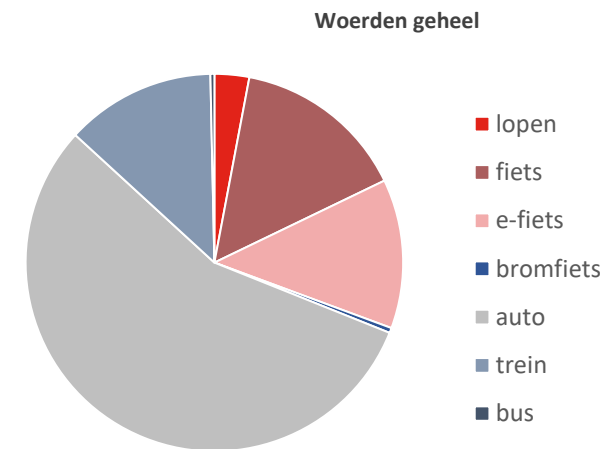
In de figuren is goed zichtbaar dat de auto het meest gebruikt wordt; het aandeel van de auto ligt in alle kernen tussen ongeveer 55 en 60 procent. Naast de auto worden trein en fiets in ongeveer gelijke mate gebruikt, ongeveer 10 – 15 procent. Het treingebruik lag het

laagst in Harmelen. Naast de fiets wordt ook de elektrische fiets veel gebruikt, in het bijzonder in Harmelen.

Lopen naar het werk komt weinig voor, dit neemt een aandeel in van minder dan 5 procent.



N=913



Modal split naar werk (2)

De modal split voor reizen naar werk is per afstandsklasse weergegeven in de naastgelegen figuur.

Op afstanden tot 5 kilometer is het aandeel fietsgebruik circa 40 procent. Daarbij is het aandeel elektrische fiets circa 33,0 procent tussen 2 en 5 kilometer.

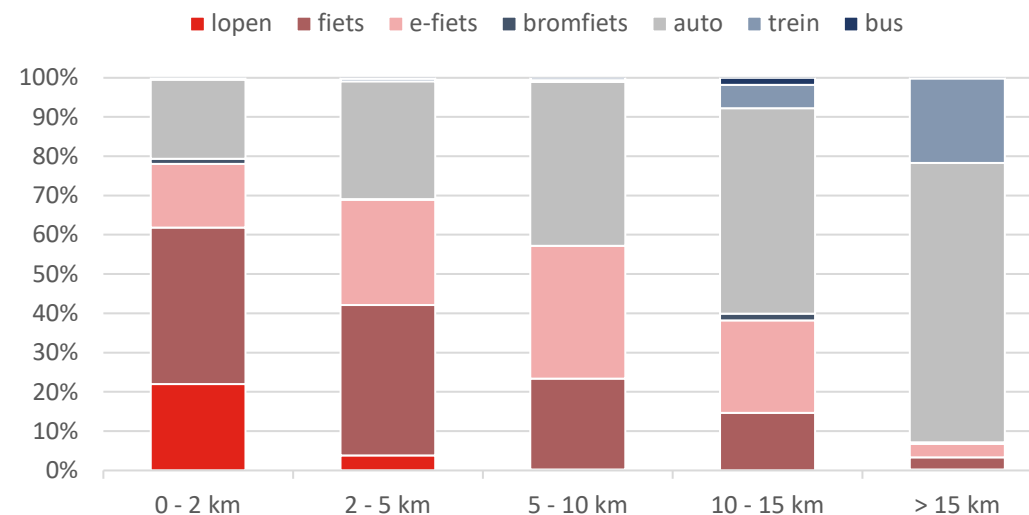
Tot 2 kilometer wordt evenveel gelopen als de auto gebruikt, beide circa 20,0 procent.

Het fietsgebruik is bij een reisafstand tussen 5 en 10 kilometer gedaald naar 23,2 procent t.o.v. een reisafstand tussen 2 en 5 kilometer. Het aandeel elektrische fiets is iets gestegen naar 34,1 procent.

Bij een reisafstand tussen 10 en

15 kilometer is het aandeel van de auto circa 50,0 procent. In diezelfde categorie is het (elektrische) fiets gebruik 38,9 procent.

Op afstanden vanaf 15 kilometer is het aandeel trein 21,5 procent. De (elektrische) fiets wordt dan nog maar weinig gebruikt, beide circa 3,0 procent.



N=913

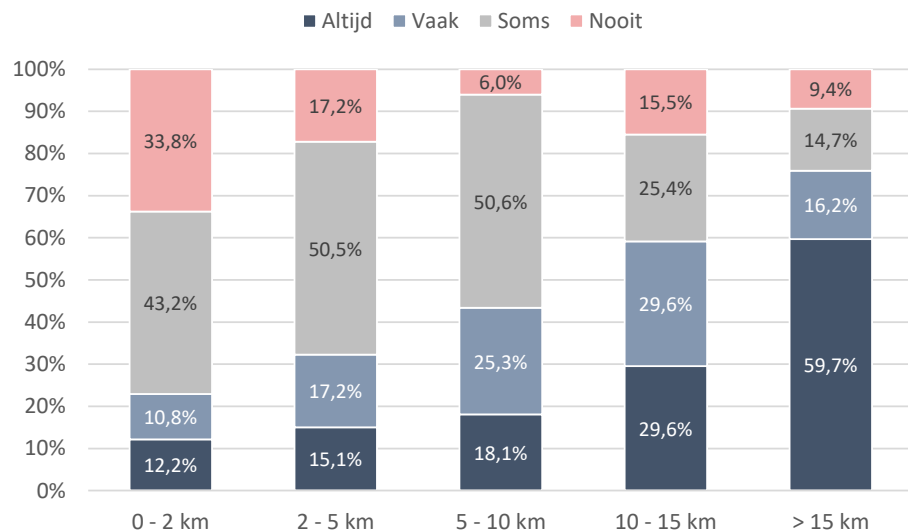
Auto naar werk

Van de werkzame respondenten gaf 83,2 procent aan een auto in gebruik te hebben. Van deze groep is weergegeven of zij altijd, vaak, soms of nooit met de auto naar hun werk gaan. Hierbij is onderscheid gemaakt in diverse afstandsklasse.

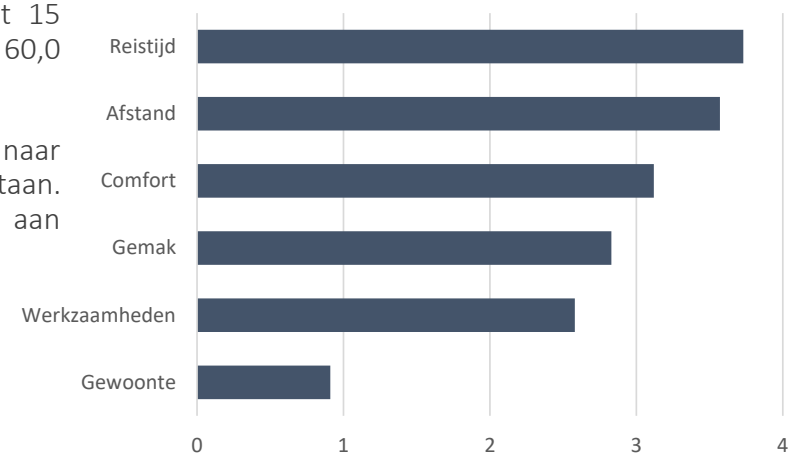
In de afstandsklasse '5-10 km' gaat 43,4 procent van de respondenten altijd tot vaak

met de auto. Bij een afstand van 10 tot 15 kilometer is dit aandeel gestegen naar circa 60,0 procent.

Respondenten die 5 tot 10 kilometer reizen naar werk, laten de auto het minst vaak staan. Slechts 6,0 procent van deze groep geeft aan nooit met de auto te gaan.



N=790



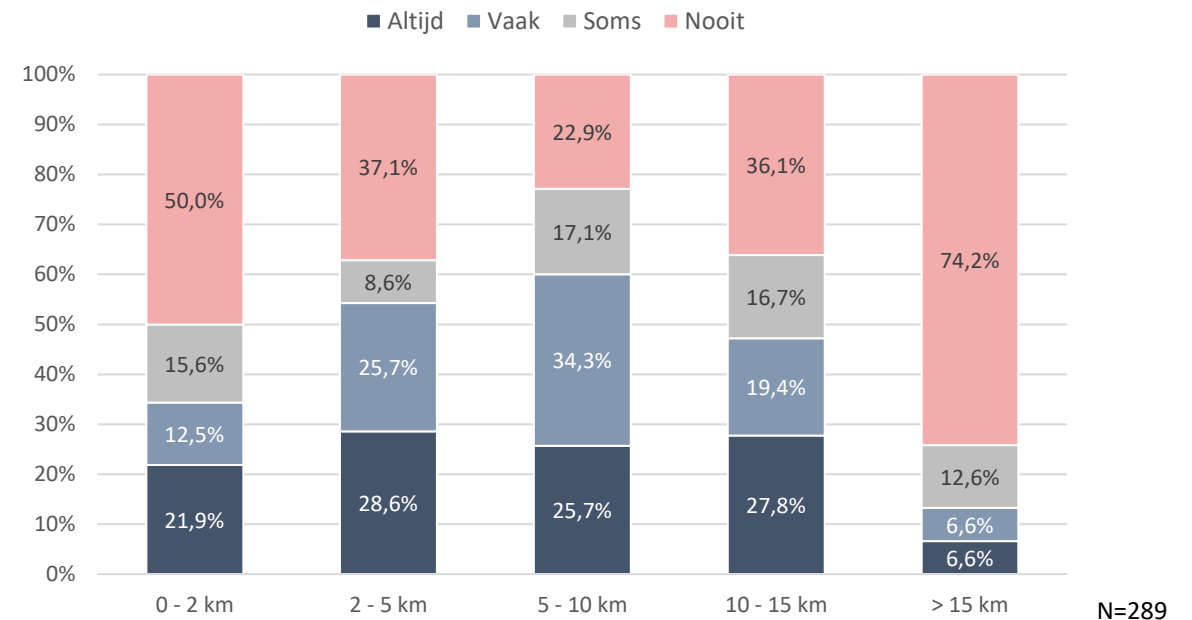
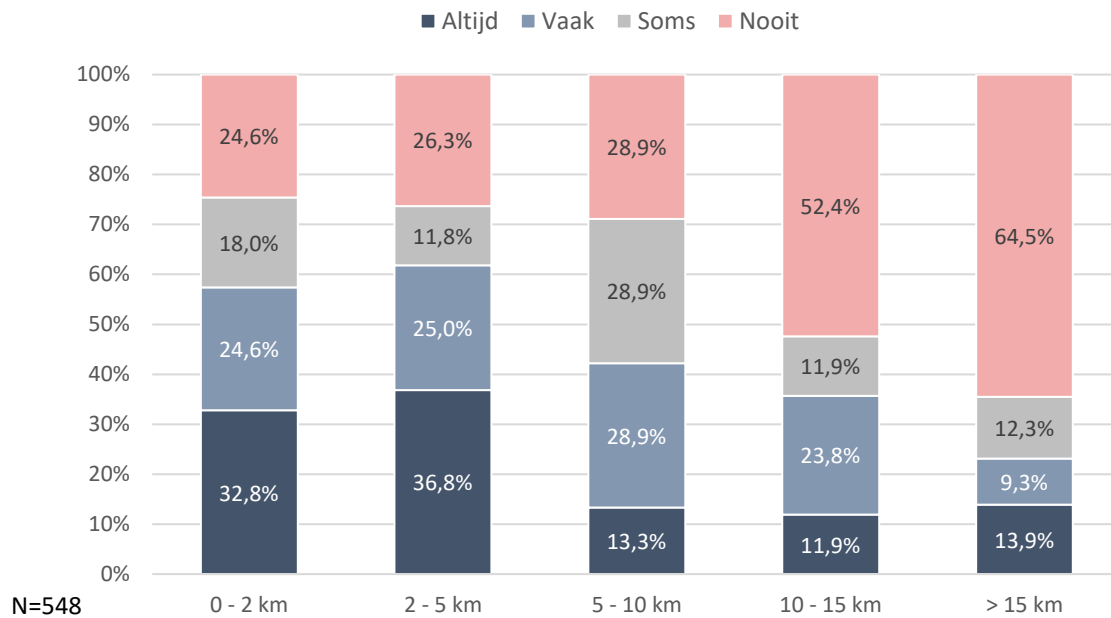
Daarnaast is gevraagd waarom voor de auto als vervoersmiddel werd kozen. Hierbij konden respondenten diverse redenen rangschikken waarbij 1 belangrijk is en 6 niet belangrijk. Bovenstaande figuur toont de gemiddelde score per reden.

Redenen als reistijd en afstand scoren hoog op belangrijkheid. Gewoonte werd gemiddeld het minst belangrijk gevonden.

(Elektrische) fiets naar werk

Fiets: Van de groep werkenden heeft 58 procent een fiets in gebruik. Het aandeel respondenten dat op zijn minst 'soms' gebruik maakt van de fiets blijft voor afstanden tot 10 kilometer ongeveer gelijk en varieert tussen 71,1 en 75,4 procent. In de categorie '10-15 km' gaat circa de helft van de respondenten minimaal wel eens met de fiets.

Elektrische fiets: 31,1 procent van de werkenden heeft een elektrische fiets in gebruik. Bij een afstand van 10 tot 15 kilometer reist bijna de helft van de respondenten altijd of vaak met de elektrische fiets. Het aandeel respondenten dat altijd de fiets gebruikt blijft tot 15 kilometer ongeveer gelijk en varieert tussen 21,9 en 28,6 procent.



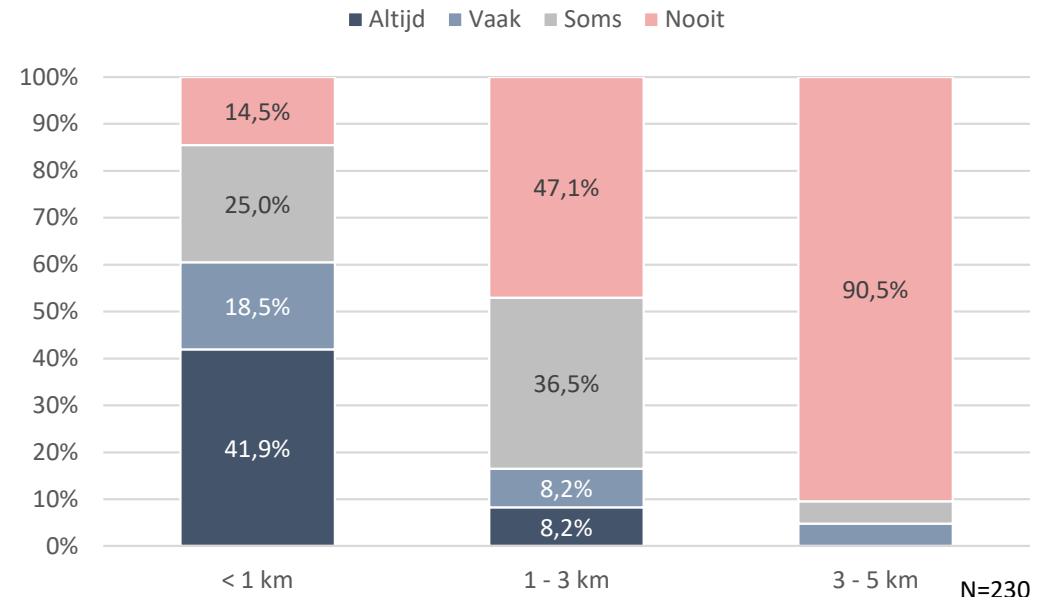
Naar school

Ongeveer 23 procent van de respondenten heeft schoolgaande kinderen. Van deze groep woont 40,0 procent minder dan 1 kilometer van school. Circa 15,0 procent woont meer dan 5 kilometer van school. De figuur toont voor de afstanden tot 5 kilometer of respondenten altijd, vaak, soms of nooit lopend de kinderen naar school brengen.

Bij afstanden tot 1 kilometer brengt ruim 40,0 procent van de respondenten altijd de kinderen lopend naar school. Daarbij gaat 18,5 procent vaak lopend naar school.

Tussen 1 en 3 kilometer gaf 36,5 procent van de respondenten aan soms lopend de kinderen naar school te brengen. Het aandeel respondenten dat op deze afstand altijd of vaak lopend naar school gaat is circa 15,0 procent.

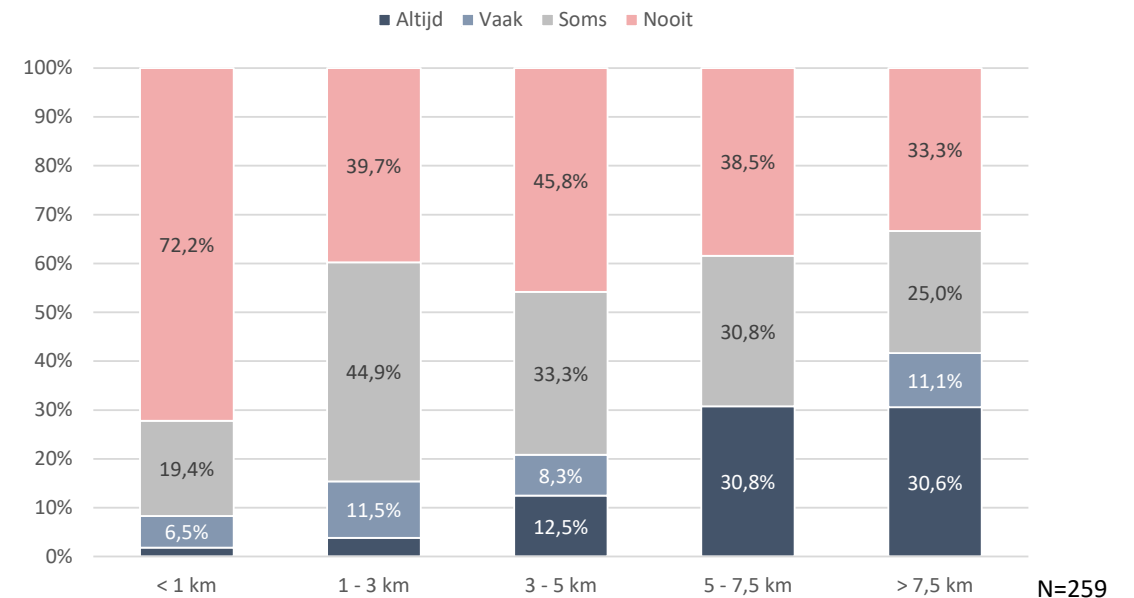
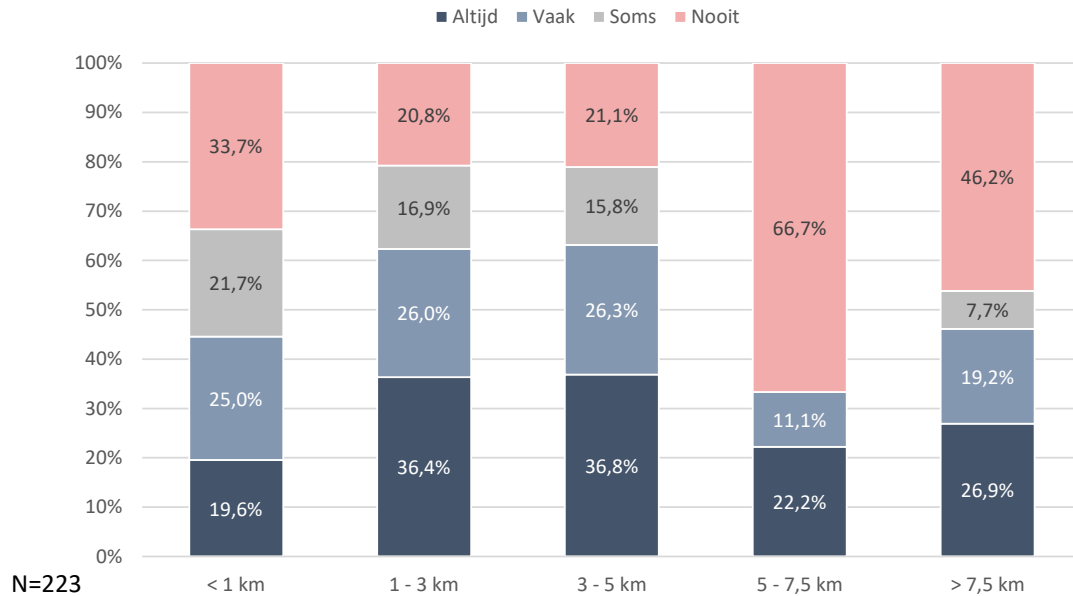
Bij 3 tot 5 kilometer wordt door circa 10,0 procent van de respondenten vaak of soms de kinderen lopend naar school gebracht. De overige respondenten brengen op deze afstand nooit de kinderen lopend naar school.



Fiets of auto naar school

Fiets: Van de groep respondenten met schoolgaande kinderen heeft 64,5 procent een fiets in gebruik. In onderstaande figuur wordt weergegeven of respondenten altijd, vaak, soms of nooit de kinderen met de fiets naar school brengen. Bij een afstand tussen 1 en 5 kilometer gaat circa 80,0 procent weleens met de fiets, waarvan twee derde altijd met de fiets gaat.

Auto: Met schoolgaande kinderen heeft 78,9 procent een auto in gebruik. Op afstanden vanaf 1 kilometer varieert het aandeel respondenten dat nooit met de auto gaat van 33,3 tot 45,8 procent. De overige respondenten gebruiken weleens de auto om kinderen naar school te brengen. Bij afstanden van 5 kilometer en verder blijft het aandeel respondenten dat altijd de auto gebruikt met circa 30,0 procent ongeveer gelijk.



Reden vervoersmiddel school

Aan de respondenten die aangaven weleens met de auto de kinderen naar school te brengen, werd gevraagd met welke reden zij de auto gebruikten. Hierbij konden respondenten diverse redenen rangschikken waarbij 1 belangrijk is en 6 niet belangrijk. Onderstaand figuur toont de gemiddelde score per reden.

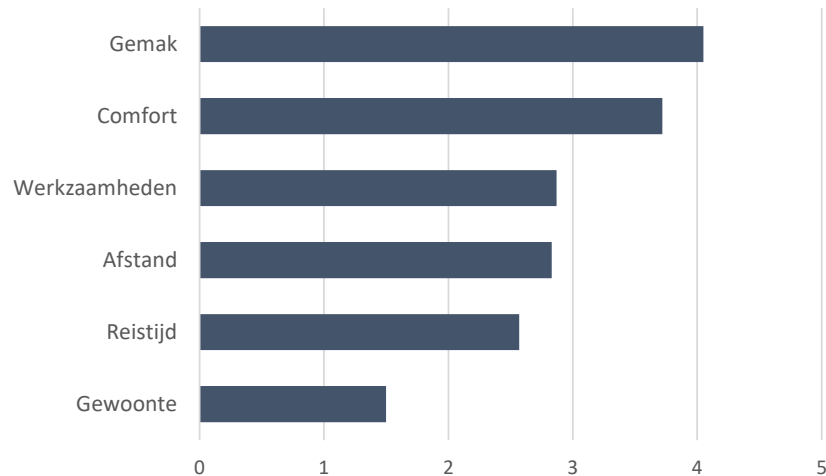
'Gemak' is een reden die door veel respondenten als belangrijk wordt ervaren. Daarnaast scoort comfort ook hoog. 'Gewoonte' vinden respondenten gemiddeld niet zo'n belangrijke reden om voor de auto als vervoersmiddel te kiezen.

deze niet gebruiken. Hierbij konden weer diverse redenen worden gerangschikt.

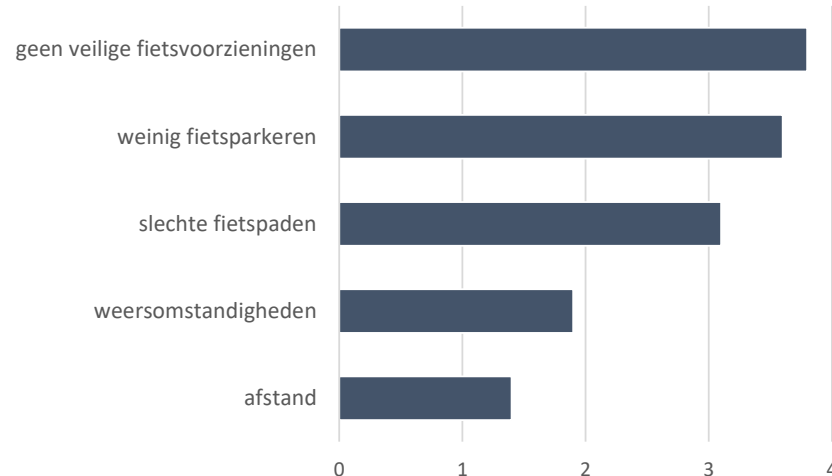
Redenen omtrent fietsparkeren scoren hoog op belangrijkheid (geen veilige fietsvoorzieningen en weinig fietsparkeren). Afstand werd gemiddeld het minst belangrijk gevonden.

Aan respondenten die nooit voor de fiets of elektrische fiets kiezen, is gevraagd waarom zij

Reden met auto



Reden geen fiets



N=175

Modal split centrum

Bijna alle respondenten (96,7 procent) komen weleens in het centrum van Woerden.

De procentuele verdeling van vervoermiddelengebruik naar het centrum van Woerden als geheel en per kern is zichtbaar gemaakt in de naastgelegen figuren. In de

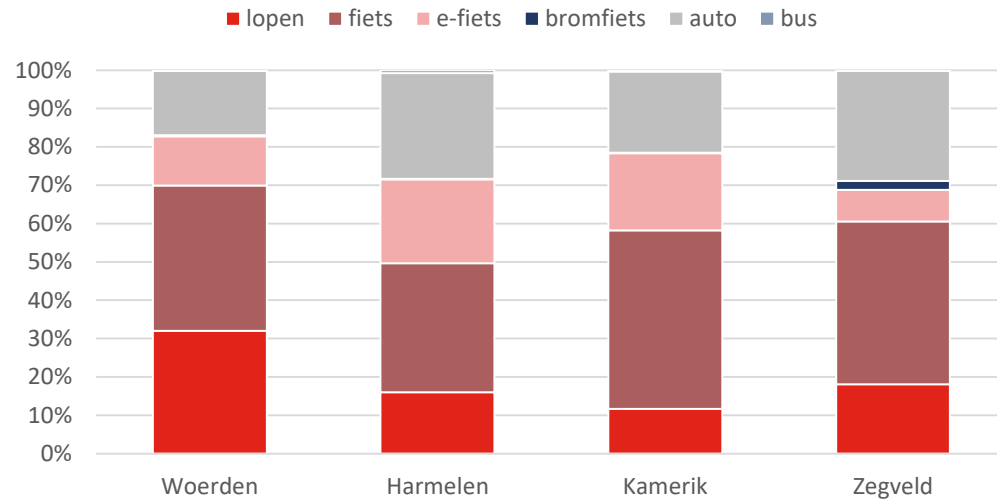
Bijlage zijn ook de uitkomsten per buurt opgenomen.

De fiets en elektrische fiets samen worden het meest gebruikt. In alle kernen is dit aandeel meer dan 50,0 procent. Het gebruik van de fiets en elektrische fiets is het hoogst in Kamerik (66,6 procent).

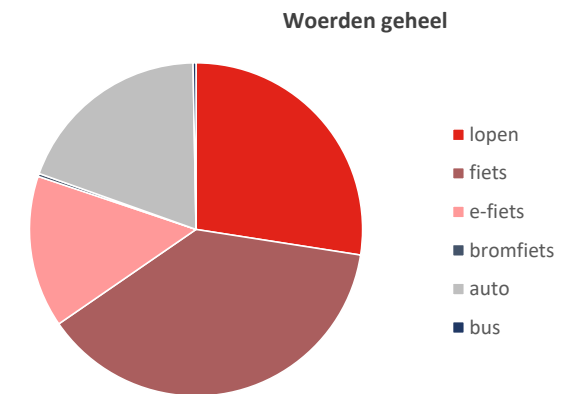
In Woerden wordt veel gelopen naar het centrum, circa een derde van deze reisbewegingen gebeurt te voet.

Het autogebruik naar het centrum ligt het hoogst in Zegveld (28,8 procent) en Harmelen (27,6 procent).

Respondenten gebruiken minder dan 1,0 procent van de tijd de bus om het centrum te bezoeken.

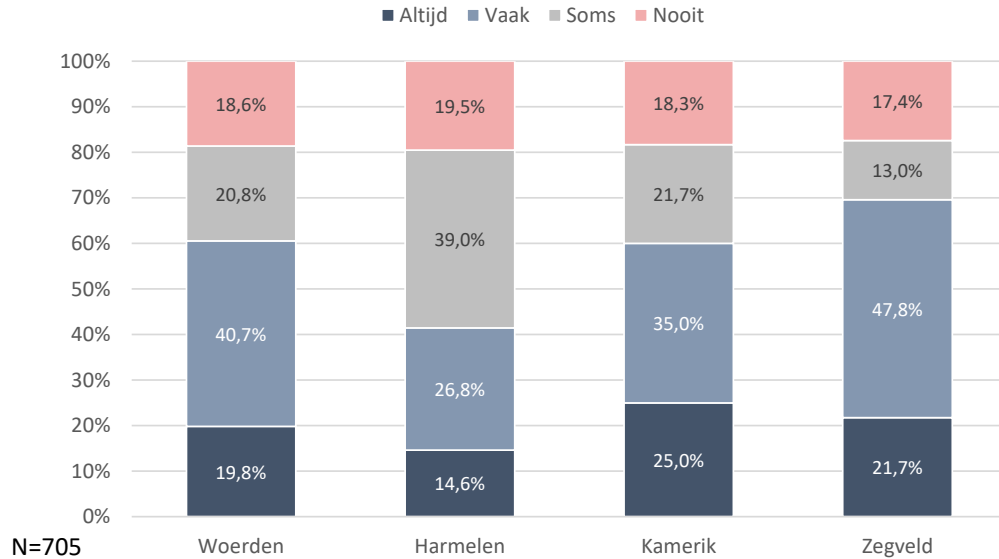


N=839

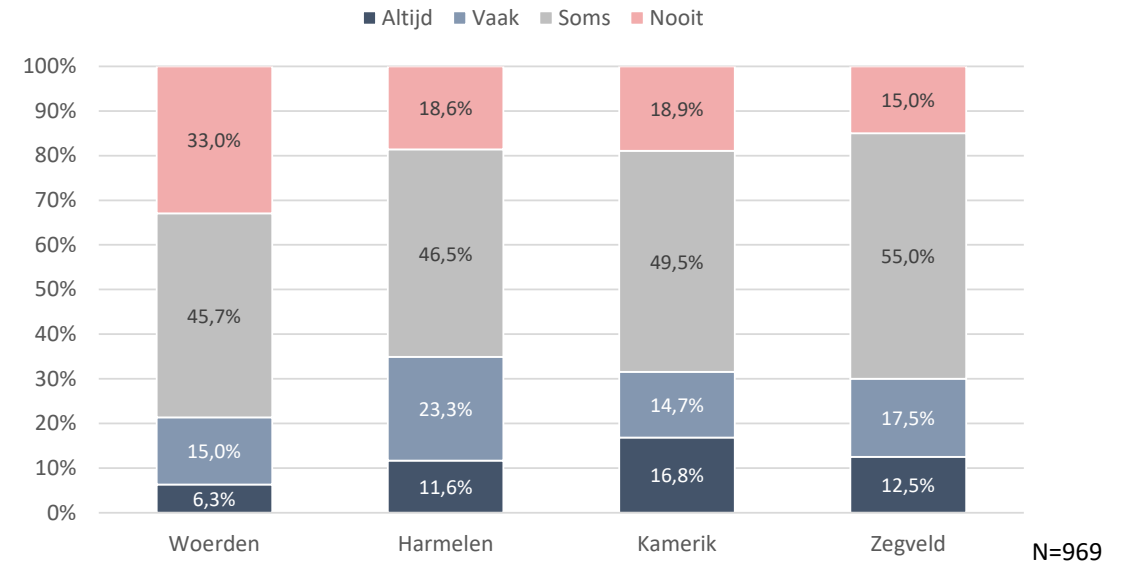


Fiets of auto naar centrum

Fiets: In onderstaande figuur wordt de frequentie getoond waarmee respondenten met de fiets naar het centrum gaan, uitgesplitst per kern. Het aandeel respondenten dat nooit de fiets gebruikt naar het centrum is met circa 18 procent gelijk in alle kernen. Een kwart van de respondenten in Kamerik gebruikt altijd de fiets om naar het centrum te gaan. Het aandeel respondenten dat altijd met de fiets gaat is het laagst in Harmelen (14,6 procent). Hier is het aandeel dat 'soms' de fiets gebruikt hoger dan in de andere kernen, 39,0 procent.



Auto: Een klein deel van de respondenten gaat altijd met de auto naar het centrum van Woerden. Met 6,3 procent is dit aandeel uit Woerden zelf het laagst. In de kernen rondom Woerden is dit aandeel hoger. Met 16,8 procent van de respondenten is het aandeel in Kamerik het hoogst.



Reden vervoersmiddel centrum

Wanneer respondenten aangaven weleens met de auto naar het centrum te gaan, kregen zij de vraag met welke reden zij de auto gebruikten. Hierbij konden respondenten diverse redenen rangschikken waarbij 1 belangrijk is en 5 niet belangrijk. Onderstaand figuur toont de gemiddelde score per reden.

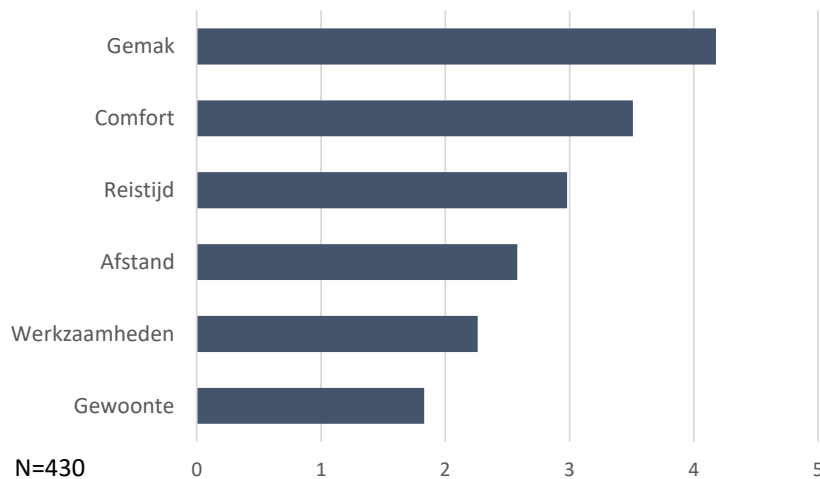
‘Gemak’ is een reden die door veel respondenten als belangrijk wordt ervaren. Daarnaast scoort comfort ook hoog.

‘Gewoonte’ vinden respondenten gemiddeld niet zo’n belangrijke reden om voor de auto als vervoersmiddel te kiezen.

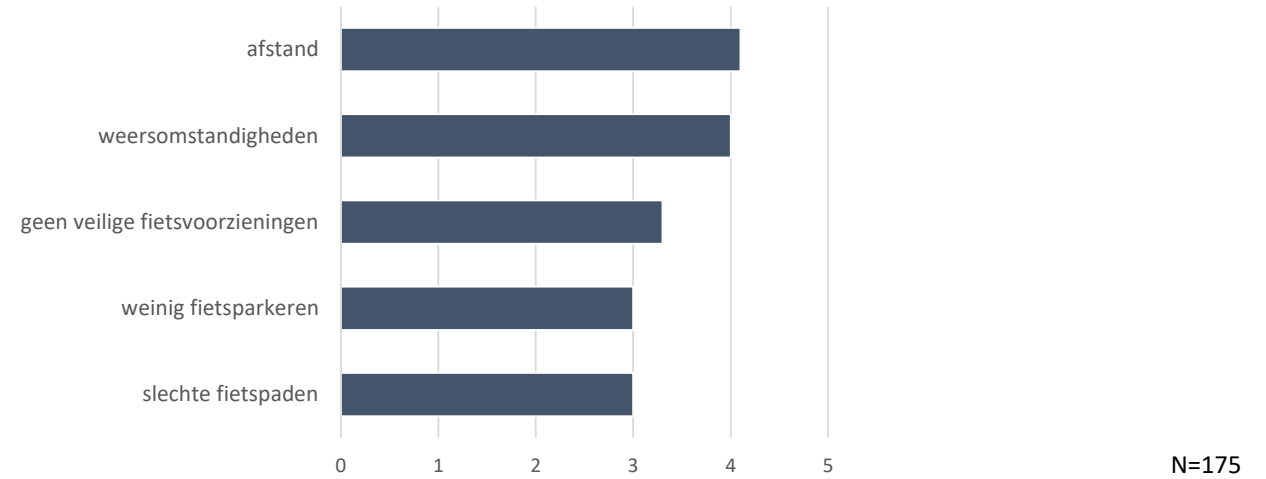
Aan de respondenten die nooit voor de fiets of elektrische fiets kiezen, is gevraagd waarom zij deze niet gebruiken. Hierbij konden weer diverse redenen worden gerangschikt.

Redenen als afstand en weersomstandigheden scoren hoog op belangrijkheid. Slechte fietspaden en weinig fietsparkeren werden gemiddeld het minst belangrijk gevonden.

Reden met auto



Reden geen fiets

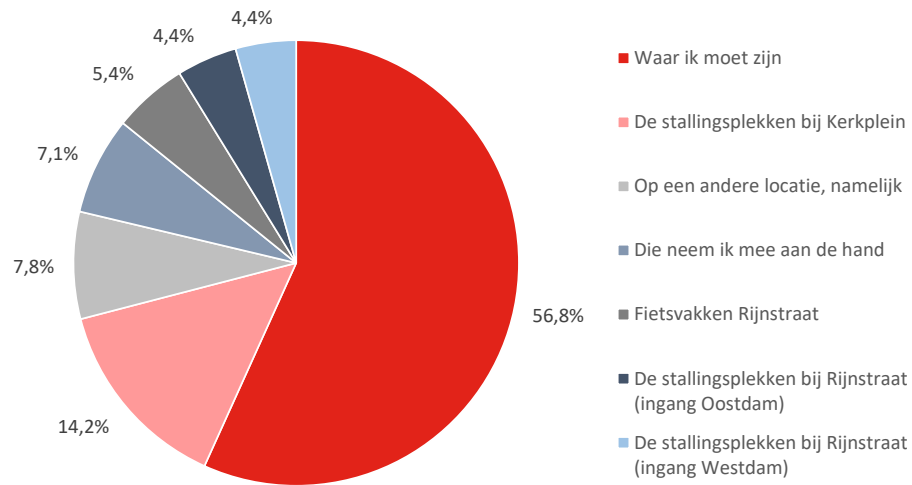


Fietsparkeren centrum

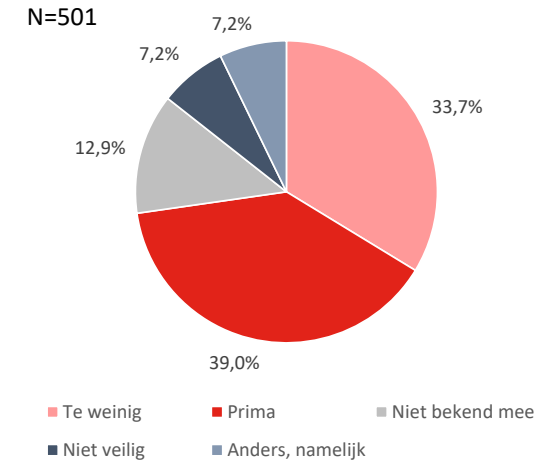
Aan de groep respondenten die aangaven weleens of vaker met de fiets naar het centrum van Woerden te gaan (xx procent), is een aantal vragen gesteld over het fietsparkeren in het centrum. Waar respondenten de fiets parkeren wordt weergegeven in onderstaande figuur.

Meer dan de helft van de respondenten parkeert de fiets nabij de bestemming. Door 14,2 procent wordt geparkeerd bij de stallingsplekken van Kerkplein.

Als andere locatie werd vaak 'Albert Heijn' en fietsvakken in de straat waar ik moet zijn' genoemd.



N=513



Daarnaast is gevraagd wat respondenten van de huidige stallingsplekken vinden. De grootste groep respondenten vindt de huidige plekken prima (39,0 procent), gevolgd door 33,7 procent die vindt dat er te weinig stallingsmogelijkheden zijn. Circa 13,0 procent is niet bekend met de huidige plekken.

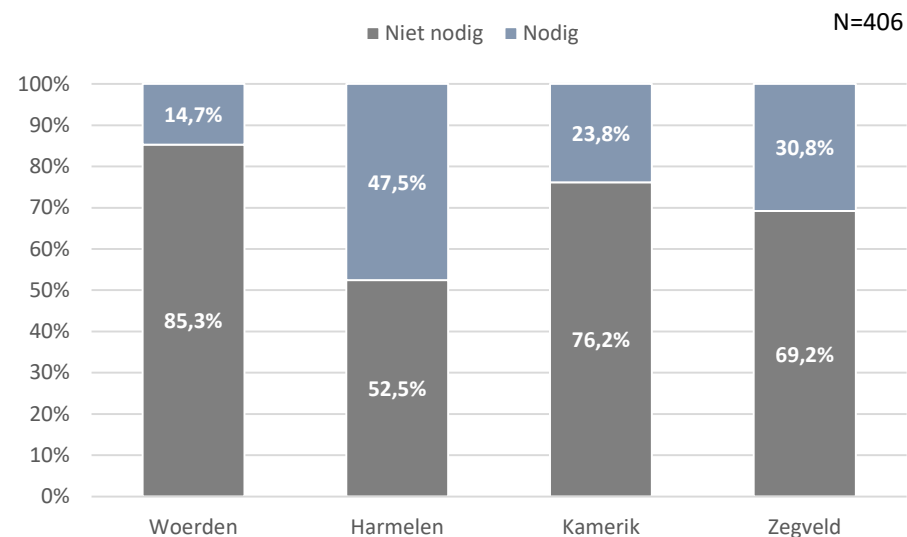
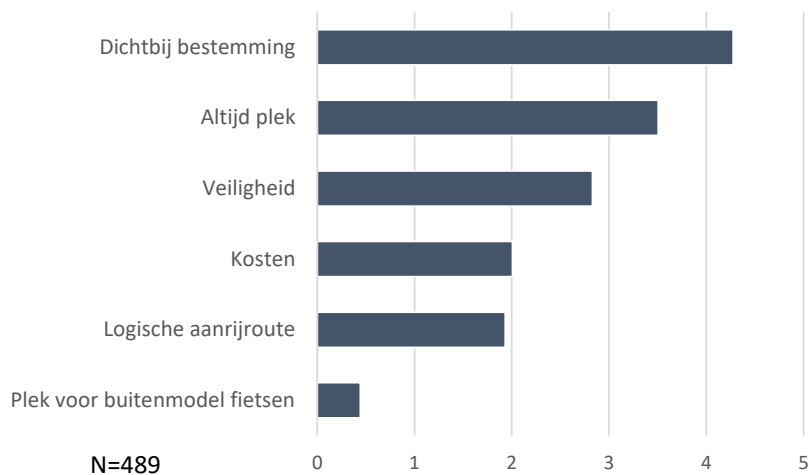
Bij anders werd door meerdere respondenten genoemd dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn waarbij je je fiets ergens aan vast kan zetten.

Fietsparkeren centrum (2)

In onderstaande figuur worden de redenen weergegeven die respondenten als belangrijk hebben genoemd bij het stallen van de fiets. De reden die gemiddeld het hoogst scoort is 'dichtbij bestemming', gevolgd door 'altijd plek'. Dat er plek is voor buitenmodel fietsen vinden respondenten het minst

belangrijk.

Vervolgens is ook gevraagd of respondenten het 'nodig' of 'niet nodig' vinden dat er een bewaakte fietsenstalling komt in de binnenstad van Woerden. Deze uitkomsten zijn per kern uitgesplitst en weergegeven in de figuur hiernaast.



Over het algemeen vindt een kwart van de respondenten het nodig dat er een bewaakte fietsenstalling komt in de binnenstad van Woerden. In Woerden zelf staat men het minst positief tegenover een bewaakte fietsenstalling. Circa 15,0 procent

van de respondenten vindt een bewaakte fietsenstalling nodig. In Harmelen gaf circa 50,0 procent van de respondenten aan een bewaakte fietsenstalling nodig te vinden.

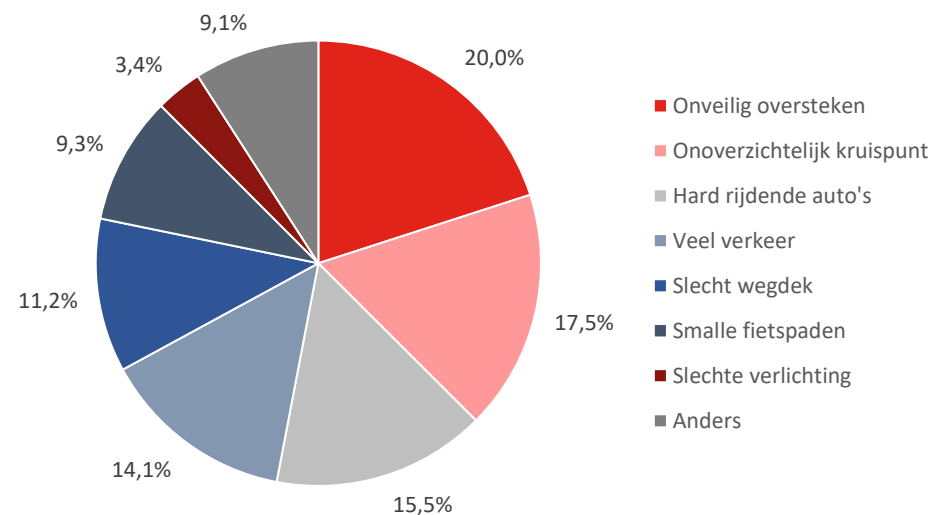
Verbeterpunten fietsroutes

In de enquête konden respondenten op een kaart aangeven welke verbeterpunten zij hebben voor routes die zij fietsen. Hierbij was ook de optie 'ik heb geen specifiek verbeterpunt'. Respondenten konden meerdere verbeterpunten noemen.

Meer dan de helft van de respondenten heeft één of meerdere verbeterpunten genoemd. Circa 35,0 procent van de respondenten heeft aangegeven geen specifiek verbeterpunt te hebben.

In totaal zijn 1.713 verbeterpunten genoemd door 548 respondenten. De naastgelegen figuur toont de verdeling van de genoemde verbeterpunten in het algemeen. Onveilig oversteken en onoverzichtelijk kruispunt zijn het meest zijn genoemd.

In de volgende afbeeldingen zijn de verbeterpunten per buurt aangegeven en kort toegelicht. Verbeterpunten dicht bij elkaar zijn geclusterd. Clusters van vier of meer verbeterpunten worden getoond in de kaarten d.m.v. een diagram. De grootte van de diagram geeft inzicht in de hoeveelheid opmerkingen op die locatie.

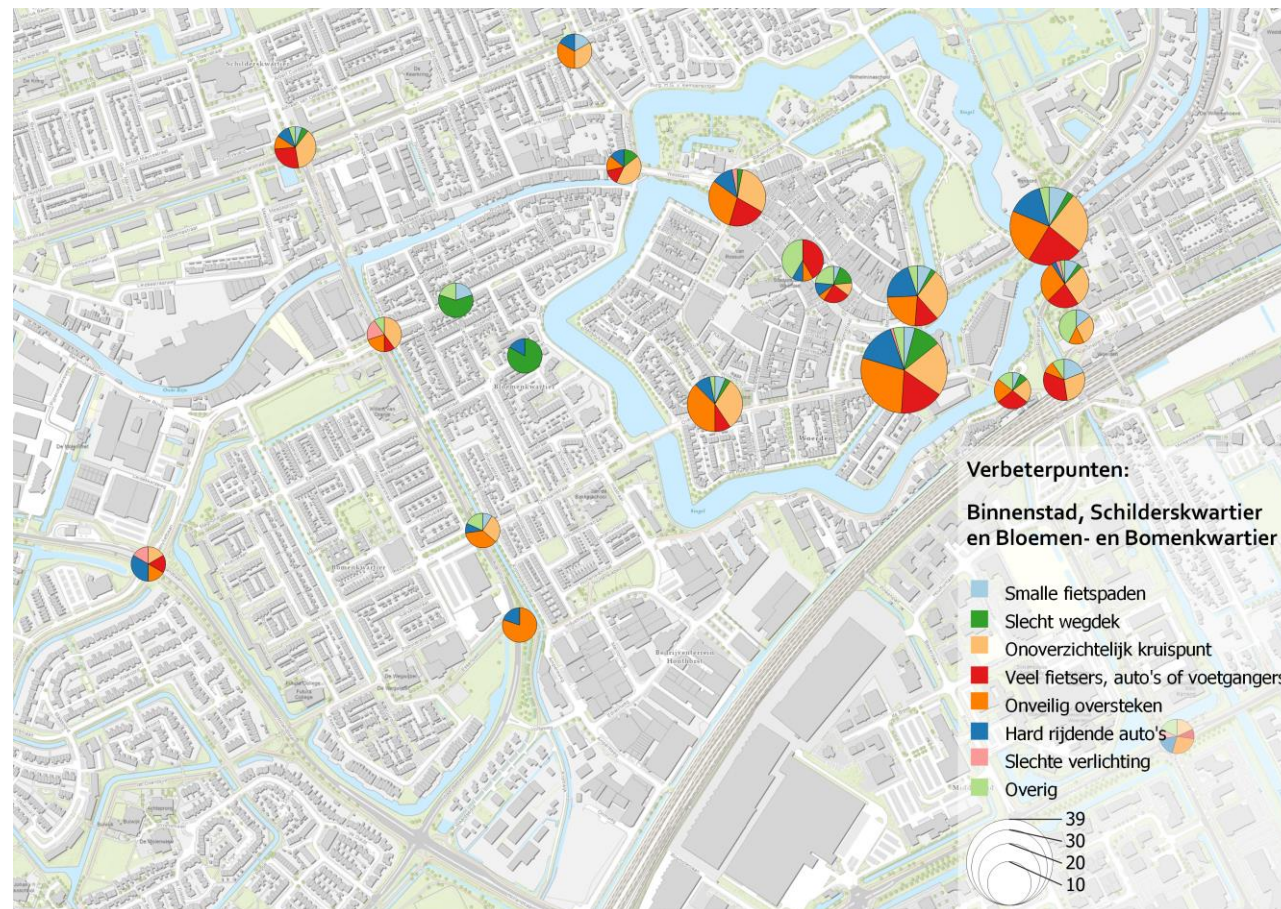


Verbeterpunten: Binnenstad en omgeving

Met name langs de route van het station naar het centrum als in de Binnenstad zijn veel verbeterpunten genoemd.

De meeste opmerkingen zijn gemaakt op de kruising van de Prins Hendrikkade en het Defensie-eiland. Circa 30,0 procent van de verbeteringen had betrekking op onveilig oversteken. Het aandeel 'Onoverzichtelijk kruispunt' is 20,0 procent.

Een andere locatie waar veel reacties op zijn gekomen, is de brug tussen de Stationsweg en de Oostdam. Een kwart van de opmerkingen ging over 'onoverzichtelijk kruispunt'. Verder had 23,0 procent van de aangegeven verbeterpunten betrekking op zowel 'onveilig oversteken' als 'veel fietsers, auto's of voetgangers'.

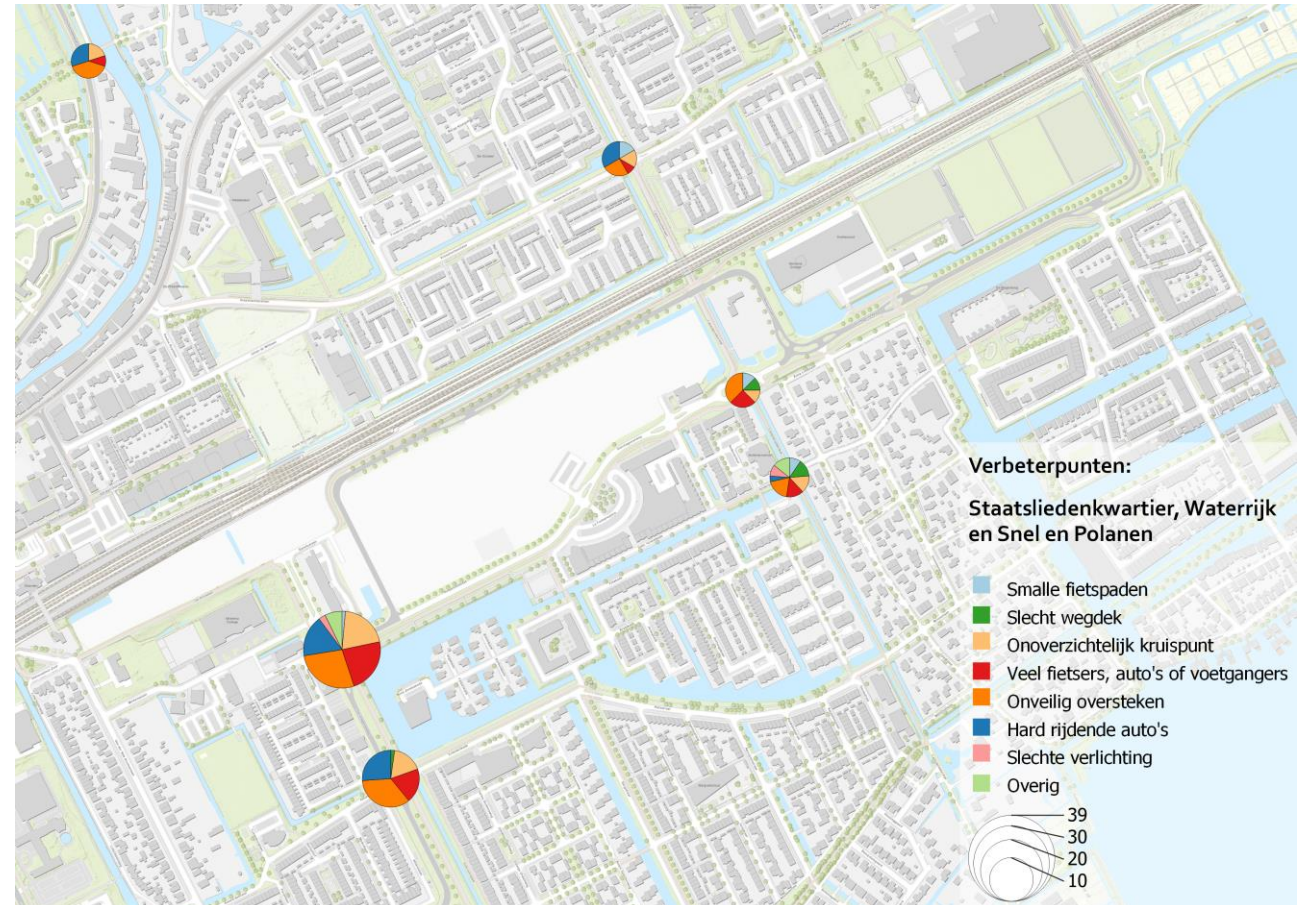


Verbeterpunten: Woerden oost

De verbeterpunten in Staatsliedenkwartier, Waterrijk en Snel en Polanen zijn weergegeven in de figuur hiernaast.

Veel verbeterpunten zijn genoemd bij de rotonde op de Steinhagenseweg. Circa 30,0 procent van de opmerkingen op deze locatie ging over onveilig oversteken. Daarnaast behoorde 23,0 procent van de opmerkingen binnen de categorie 'veel fietsers, auto's of voetgangers', gevolgd door 20,0 procent die binnen de categorie 'onoverzichtelijk kruispunt' behoren.

Op de kruising van de Steinhagenseweg en Eilandkade zijn ook veel opmerkingen gemaakt. Ruim een derde van de verbeterpunten had betrekking op 'onveilig oversteken'. Circa 25,0 procent van de verbeterpunten valt in de categorie 'hard rijdende auto's'.

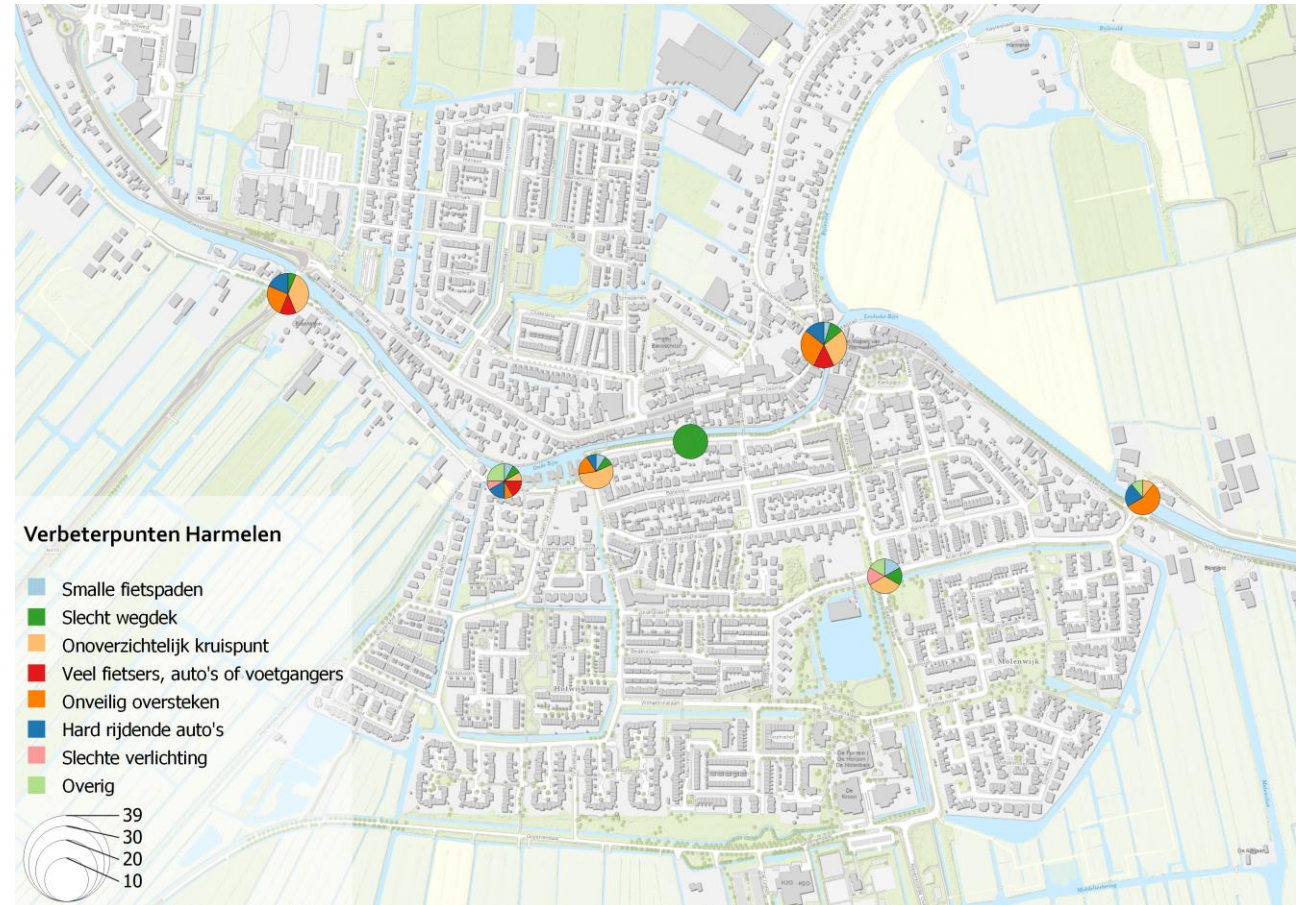


Verbeterpunten: Harmelen

De meeste verbeterpunten in Harmelen zijn aangegeven op de kruising Dorpsstraat en Joncheerelaan. Circa 30,0 procent van de opmerkingen ging zowel over onoverzichtelijk kruispunt als onveilig oversteken.

Een andere locatie waar veel verbeterpunten zijn genoemd is de kruising voor de brug bij de Burgemeester Van Koningsbruggenweg en de Haanwijk. Hier bestond 38,0 procent van de opmerkingen uit onoverzichtelijk kruispunt, gevolgd door een kwart van de verbeterpunten die tot de categorie 'onveilig oversteken' behoren.

Halverwege de Uitweg zijn alleen verbeterpunten binnen de categorie 'Slecht wegdek' genoemd. Deze zijn aangegeven door 4 verschillende respondenten.

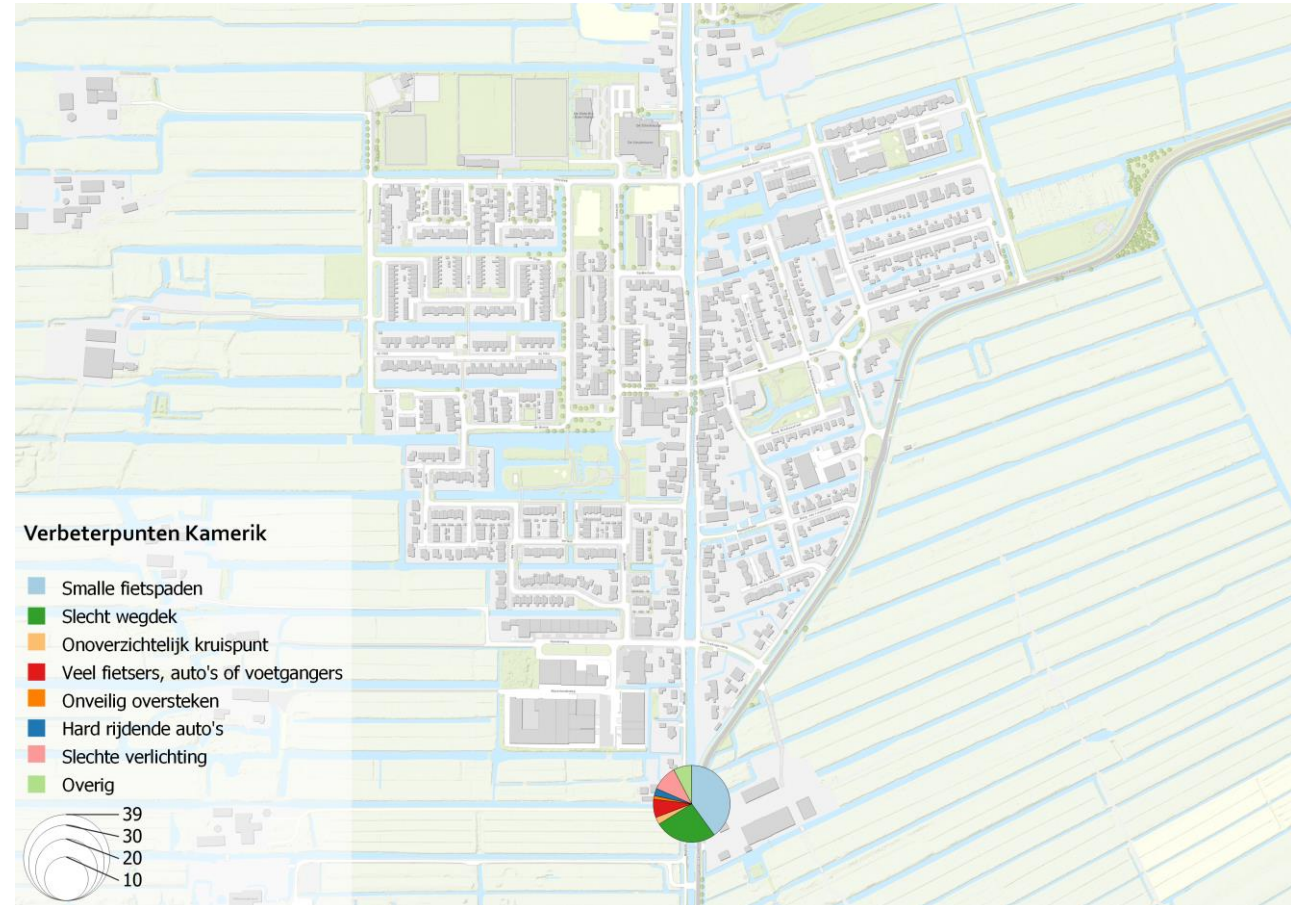


Verbeterpunten: Kamerik en Zegveld

De meeste verbeterpunten die zijn genoemd in Kamerik centreren zich rondom één punt, langs de route ten zuiden van Kamerik. In totaal zijn op deze locatie 65 verbeterpunten aangegeven, verdeeld over diverse categorieën.

Van deze punten valt 40,0 procent binnen de categorie 'smalle fietspaden'. Ruim een kwart van de opmerkingen heeft betrekking op slecht wegdek.

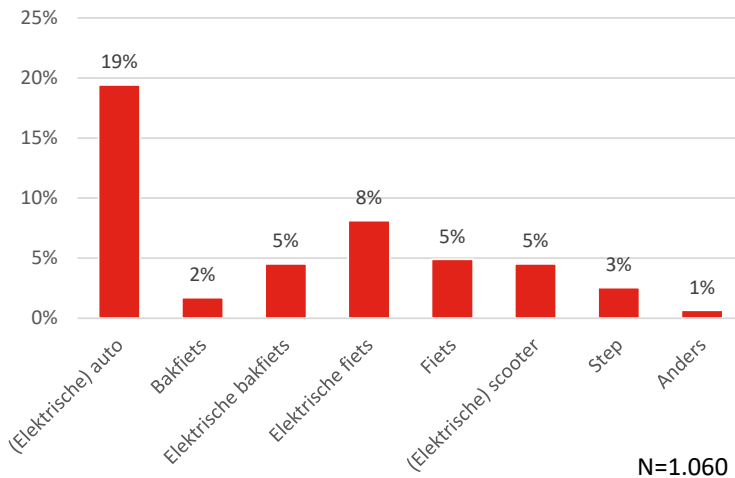
In Zegveld zijn weinig verbeterpunten aangegeven. Een aantal losse punten langs de Hoofdweg zijn genoemd. Deze hadden voornamelijk betrekking op 'slecht wegdek' en 'hardrijdend autoverkeer'.



Deelmobiliteit in de buurt

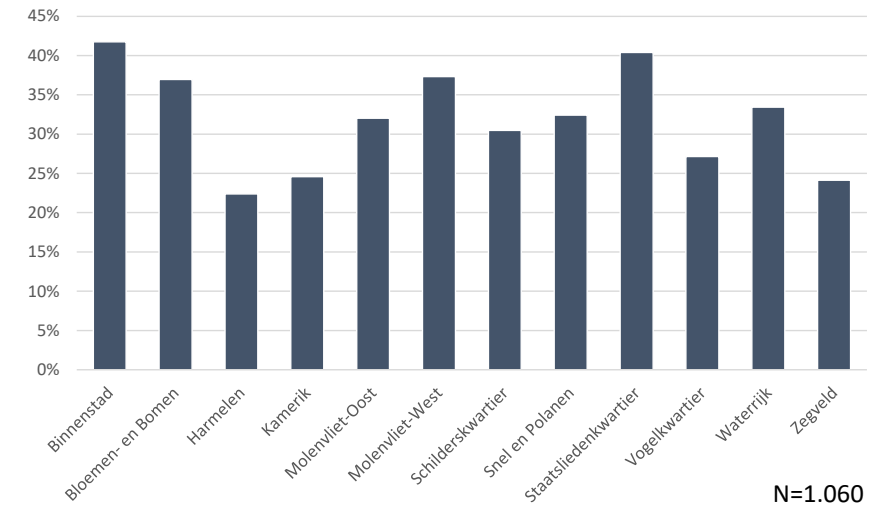
In de enquête is gevraagd wat voor soort deelmobiliteit respondenten graag zien in hun buurt. Daarnaast was er ook de optie 'van mij hoeft er geen deelmobiliteit in de buurt te komen'. Meerdere antwoorden waren mogelijk.

Van ruim twee derde van de respondenten (69 procent) hoeft er geen deelmobiliteit in de buurt te komen. Circa 20 procent van de respondenten gaf aan graag een (elektrische) auto als deelmobiliteit in de buurt te zien.



Door 5 procent wordt een (elektrische) scooter, elektrische bakfiets en fiets genoemd. Van de respondenten ziet 3 procent graag een step als deelmobiliteit in de buurt, gevolgd door 2 procent die een bakfiets aangeeft. 'Andere' deelmobiliteit die werd genoemd zijn; scootmobiel en speedpedelec.

Het aandeel respondenten dat graag deelmobiliteit in de buurt ziet is per buurt erg verschillend (zie onderstaande figuur). In de buurten 'Binnenstad' en 'Staatsliedenkwartier' gaven circa 40 procent van de respondenten aan graag deelmobiliteit in de buurt te zien. In de drie kernen rondom Woerden zeggen de minste respondenten graag deelmobiliteit in de buurt te zien.



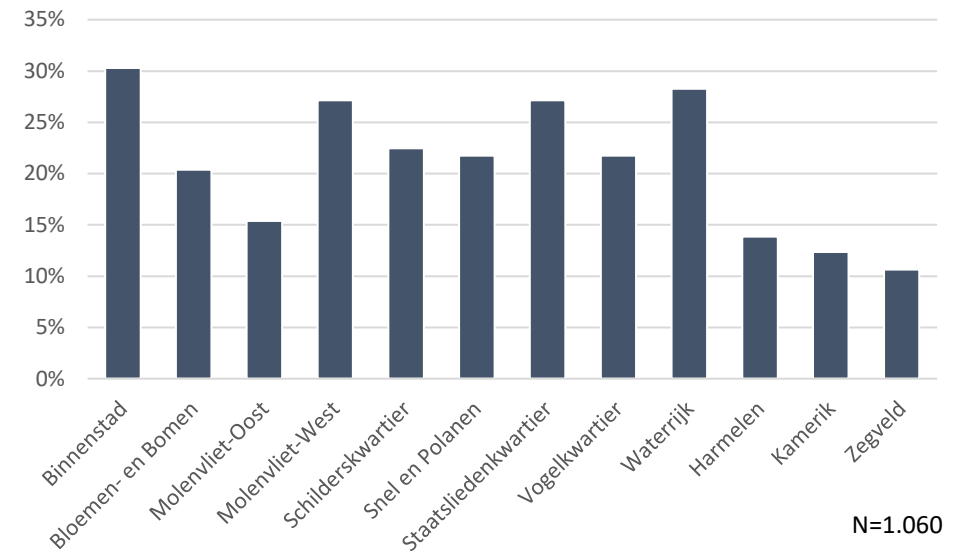
Deelauto in de buurt

Van de verschillende soorten deelfervoer is de deelauto het vaakst genoemd als wens in de buurt. De figuur hiernaast toont het aandeel respondenten dat graag een deelauto in de buurt ziet per buurt.

Circa 30,0 procent van de respondenten in de Binnenstad ziet graag een deelauto in de buurt, gevolgd door 28,3 procent van de respondenten in Waterrijk.

In de kernen rondom Woerden zien de minste respondenten graag een deelauto in de buurt. Iets meer dan 10,0 procent van de respondenten in Zegveld gaf dit aan, in Kamerik 12,4 procent en Harmelen 13,9 procent.

In Woerden zelf zien met 15,4 procent in Molenvliet-Oost de minste respondenten graag een deelauto in de buurt.



Wel/geen gebruik deelmobiliteit

Aan de respondenten die aangaven wel graag deelmobiliteit in hun buurt te zien, is gevraagd om welke reden zij deelmobiliteit zouden willen gebruiken. Hierbij konden meerdere antwoorden worden opgeven.

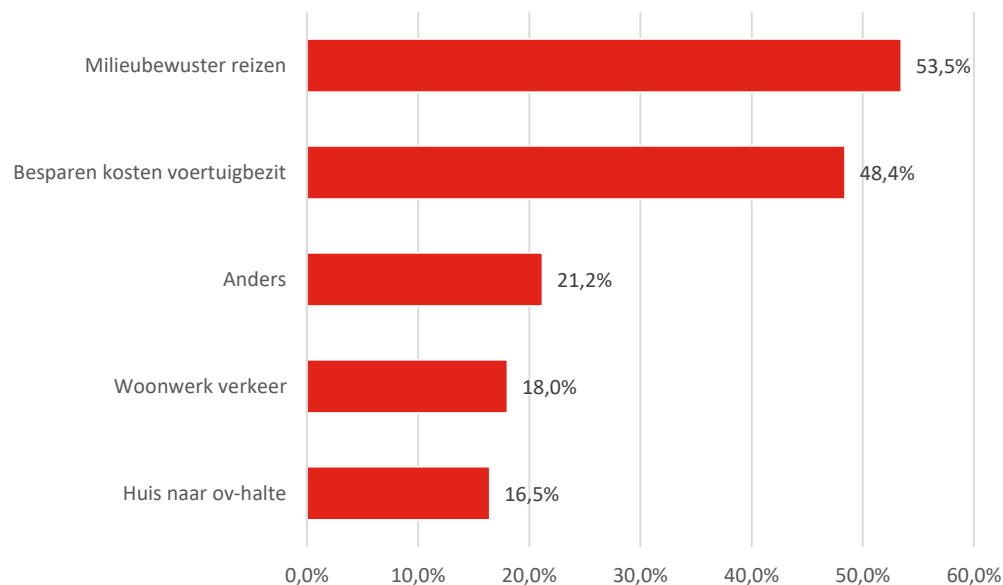
Meer dan de helft van de respondenten die aangaven deelmobiliteit in de buurt te zien, zegt deelmobiliteit te gebruiken om milieubewuster te reizen, gevolgd door 48,4 procent die 'besparen op kosten voertuigbezit' als reden noemde.

Wanneer respondenten geen behoefte hebben aan deelmobiliteit in hun buurt, werd gevraagd waarom niet. De reden die het vaakst werd genoemd heeft betrekking op het hebben van eigen vervoersmiddelen en de verwachting geen deelmobiliteit te gaan gebruiken. Men heeft deelmobiliteit niet nodig.

Andere redenen hebben betrekking op niet afhankelijkheid willen zijn van en de beschikbaarheid van deelvoertuigen op momenten dat men het wellicht nodig heeft.

Een aantal respondenten gaf aan het niet prettig te vinden om vervoersmiddelen te delen. Verder werd genoemd dat het ingewikkeld of teveel gedoe is. Hier speelt leeftijd ook een rol.

Daarnaast zijn er meerdere respondenten die een vooroordeel of negatieve ervaring in andere steden hebben met deelvoertuigen en de overlast hiervan.



Bijlagen

Betrouwbaarheid

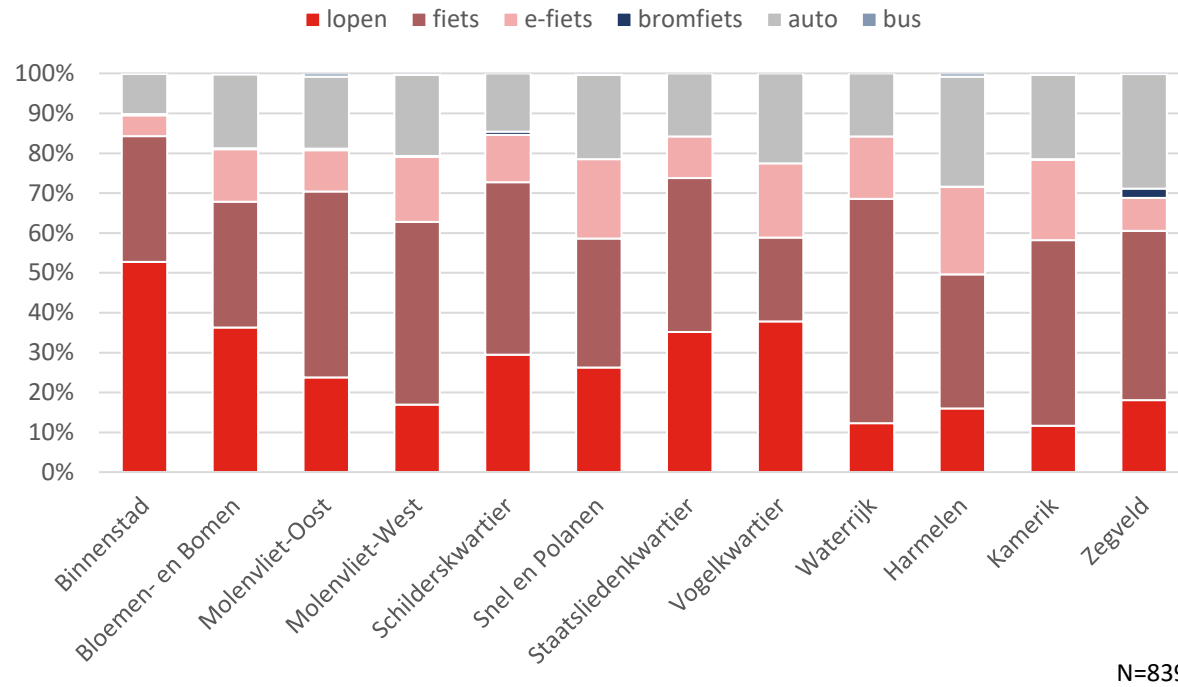
De betrouwbaarheid van de respons is de mate waarin een meting vrij is van willekeurige meetfouten. De betrouwbaarheid wordt gemeten aan de hand van de foutmarge die aangeeft in hoeverre enquête-uitkomsten overeenkomen met de mening van de gehele populatie. In een enquête vertegenwoordigt een kleine groep (de respondenten) een grote groep (de doelmarkt of totale populatie). De foutmarge geeft aan in hoeverre de uitkomst in werkelijkheid kan variëren. De foutmarge wordt weergegeven in een percentage.

In dit onderzoek bestaat de gehele populatie uit 39.950 personen. Een respons van 1.341 levert een foutmarge op van 2,6 procent (bij een betrouwbaarheidsmarge van 95 procent). Dit betekent dat de antwoorden in de enquête met 2,6 procent boven of onder de uitkomsten kunnen variëren. De uitkomsten geven hierdoor een representatief beeld van de mening van de bewoners.

De foutmarge is berekend aan de hand van de volgende website:
<https://www.surveysystem.com/sscalc.htm>

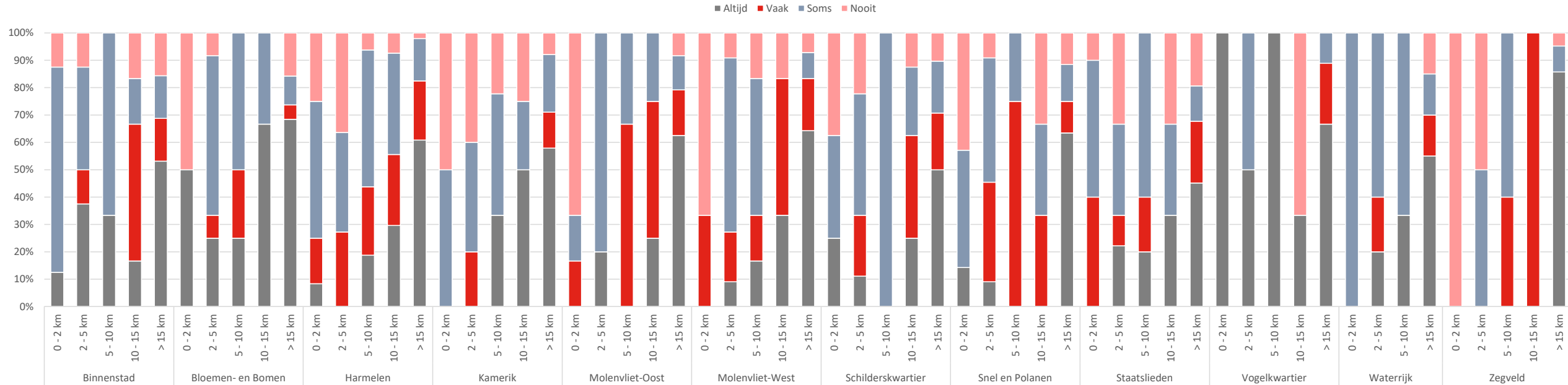
| Buurt | Aandeel | | Aandeel | | Gewicht |
|----------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-------------|
| | Inwoners | inwoners | Respons | respons | |
| Waterrijk | 2.267 | 5,7% | 52 | 4,2% | 1,5 |
| Staatsliedenkwartier | 3.373 | 8,4% | 113 | 8,6% | 1 |
| Snel en Polanen | 4.517 | 11,3% | 137 | 8,9% | 1,1 |
| Binnenstad | 2.266 | 5,7% | 94 | 6,8% | 0,8 |
| Vogelkwartier | 1.012 | 2,5% | 35 | 2,6% | 1 |
| Schilderskwartier | 4.746 | 11,9% | 139 | 10,4% | 1,1 |
| Bloemen- en bomen | 3.415 | 8,5% | 107 | 7,8% | 1,1 |
| Molenvliet-Oost | 2.858 | 7,2% | 81 | 6,5% | 1,2 |
| Molenvliet-West | 4.110 | 10,3% | 104 | 6,6% | 1,3 |
| Harmelen | 6.585 | 16,5% | 298 | 23,7% | 0,7 |
| Kamerik | 3.003 | 7,5% | 120 | 9,4% | 0,8 |
| Zegveld | 1.796 | 4,5% | 58 | 4,6% | 1 |
| Totaal | 39.950 | 100,0% | 1.338 | 100,0% | 12,6 |

Modal split centrum per buurt



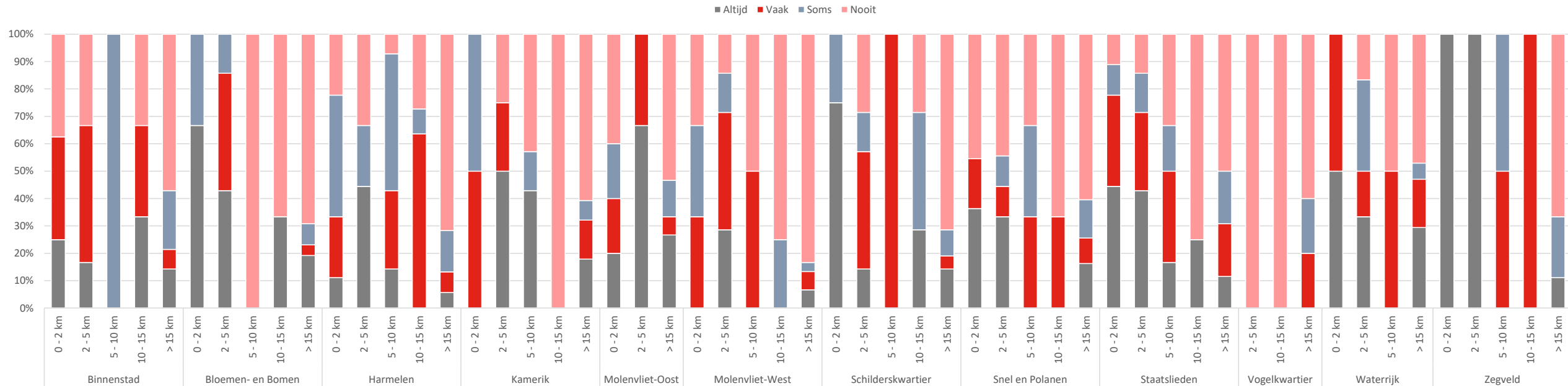
Auto naar werk per buurt

- 83,2 procent werkenden heeft auto in gebruik



Fiets naar werk per buurt

- 58 procent werkenden heeft fiets in gebruik



Elektrische fiets naar werk per buurt

31,1 procent werkenden heeft elektrische fiets in gebruik

