

Samenvatting mobiliteit, 5-meting 2018

Het Delft Internet Panel (DIP) is ingezet om een beeld te krijgen van de door Delftenaren gebruikte vervoersmiddelen voor verplaatsingen binnen de stad en de regio. Dit onderzoek betreft de 5-meting, uitgevoerd in maart/april 2018.

RESPONS

Er zijn 2.459 panelleden uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Van hen hebben er 1.621 de vragenlijst ingevuld. Dit resulteert in een respons van 66%.

RESULTATEN

Hieronder volgt de samenvatting van de resultaten.

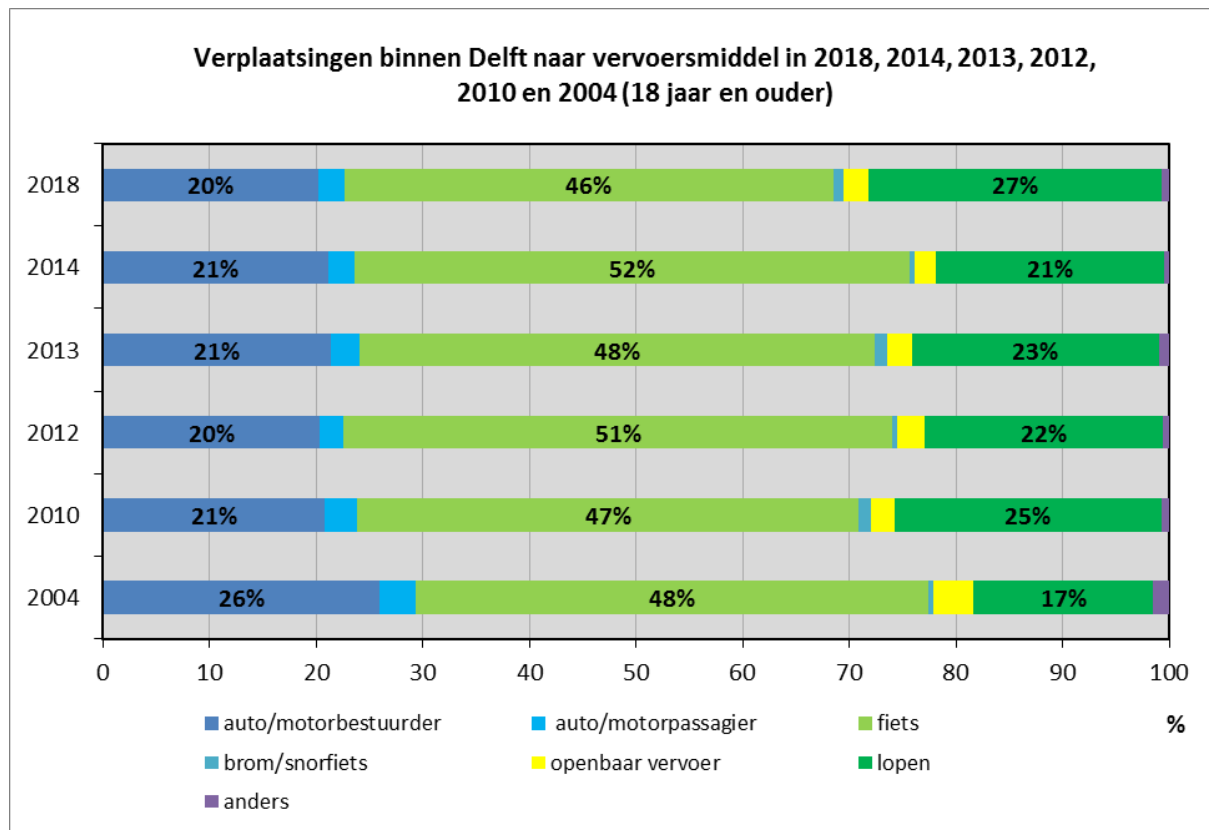
Verplaatsingen binnen Delft

Aan alle respondenten is gevraagd of zij voor de afgelopen zeven dagen aan wilden geven in welke wijken zij zijn geweest, hoe vaak en met welk vervoersmiddel. Door een wijk heen reizen viel hier niet onder.

Alle verplaatsingen

De 1.247 respondenten hebben in totaal 19.935 verplaatsingen ingevuld.

Figuur 1 geeft een overzicht welke vervoersmiddelen werden gebruikt voor deze verplaatsingen binnen Delft. Rond de helft van de verplaatsingen gaat per fiets.

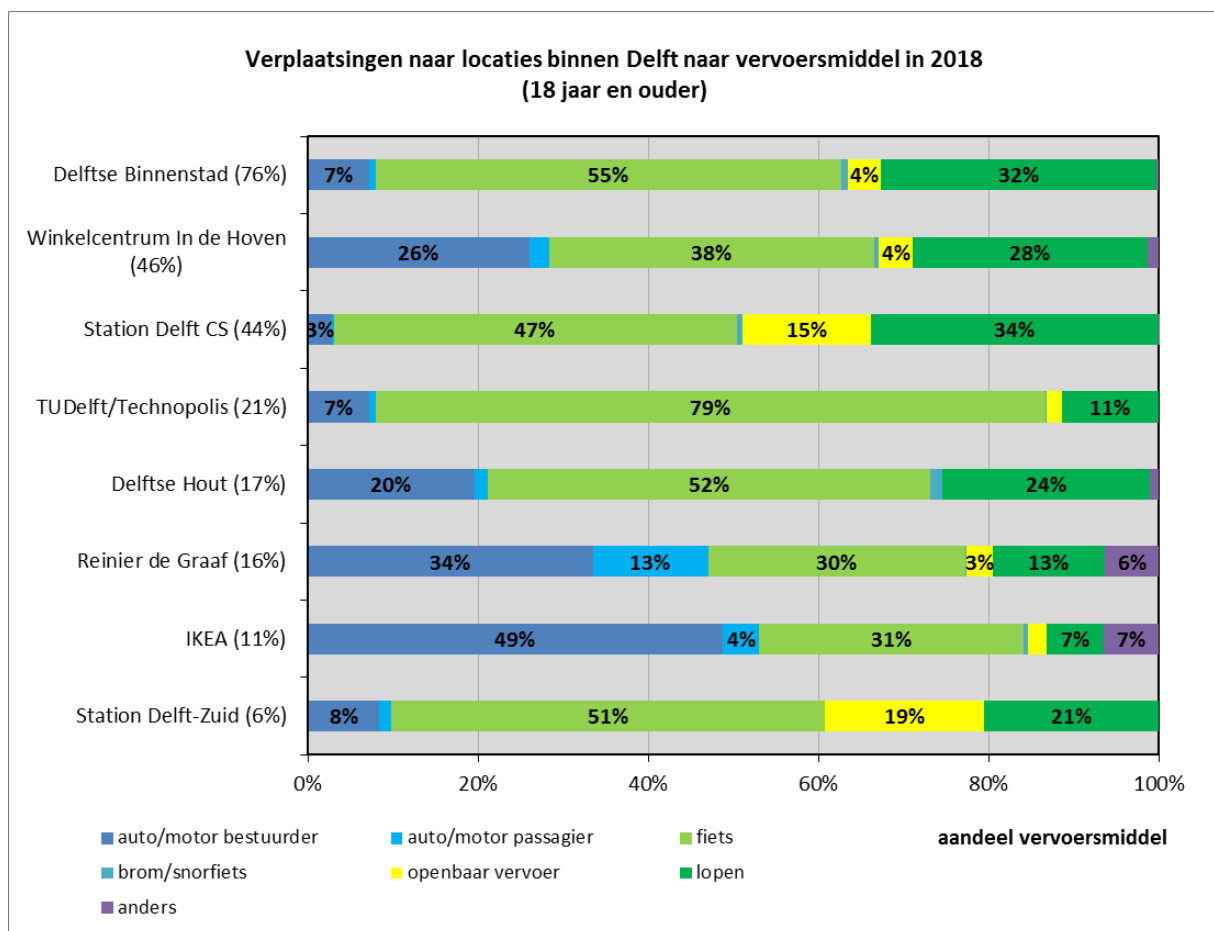


Figuur 1

Verplaatsingen naar specifieke locaties

De respondenten zijn gevraagd naar het aantal verplaatsingen en bijbehorende vervoersmiddelen naar specifieke locaties binnen Delft. Figuur 2 laat zien dat het per locatie sterk verschilt welk vervoersmiddel wordt gebruikt om er te komen. De locaties zijn gesorteerd op het percentage bezoekers (het percentage dat achter de locaties tussen haakjes staat aangegeven).

Het merendeel van de verplaatsingen naar de **TUDelft/Technopolis** en de **Binnenstad** gaat met de fiets. Ongeveer de helft van de verplaatsingen naar **Delftse Hout**, **Station Delft-Zuid** en **Delft CS** gaat met de fiets, en ook naar **winkelcentrum In de Hoven** zijn meeste verplaatsingen met de fiets. Naar het **Reinier de Graaf ziekenhuis** gaat de helft van de verplaatsingen met de auto of motor (als bestuurder of als passagier, samen 47%), gevolgd door de fiets (30%). De meeste verplaatsingen naar de **IKEA** doet men met de auto of motor (vooral als bestuurder: 49%, bestuurder en passagier samen: 53%) of de fiets (31%). Ongeveer een derde deel van de verplaatsingen naar **Station Delft CS** en de **Binnenstad** gaat te voet.



Figuur 2

Verplaatsingen naar de Binnenstad vanuit de andere wijken

Vanuit alle omliggende wijken gebruikt men vooral de fiets voor het bezoeken van de Binnenstad. In de wijken Voordijkshoorn en Wippolder ligt dit aandeel het hoogst (beiden 71%), in de wijk Voorhof het laagst (50%). Vanuit de wijken Hof van Delft en Vrijenban gaat een bovengemiddeld deel van de verplaatsingen naar de Binnenstad te voet (respectievelijk 37% en 29%). Een kwart van de verplaatsingen van bewoners uit Tanthof naar de Binnenstad gaat met de auto of motor als bestuurder. Ook gaat een deel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer, vergelijkbaar met de wijken Buitenhof en Voorhof (rond de 15%).

Tabel 1. Aandeel vervoersmiddelen in verplaatsingen naar de Binnenstad naar herkomstwijk in 2018 (in %)

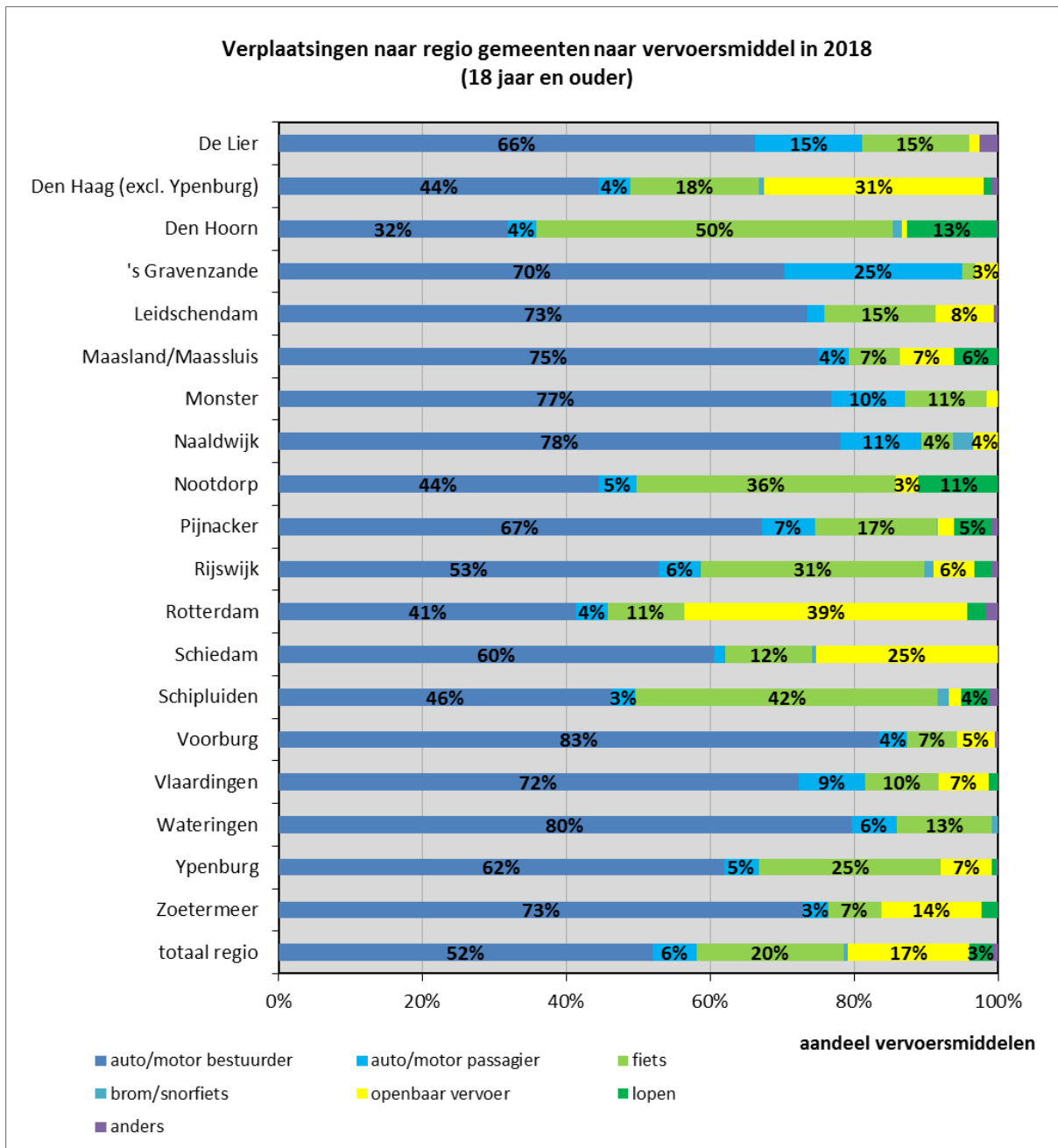
	Vrijenban	Hof van Delft	Voordijks- hoorn	Tanthof	Voorhof	Buitenhof	Wippolder
auto/motor bestuurder	4	2	10	24	14	13	4
auto/motor passagier	1	1	1	2	2	1	1
fiets	64	60	71	55	50	58	71
brom-/snorfiets	1	-	2	0,3	1	1	-
openbaar vervoer	2	0,3	4	16	14	16	1
lopen	29	37	13	3	18	12	22
anders	0,5	-	-	-	0,5	-	0,7
totaal	100	100	100	100	100	100	100

Vergeleken met 2014 worden de verplaatsingen uit Voordijkshoorn naar de Binnenstad in 2018 wat minder met de fiets worden gedaan, en meer te voet. In de wijk Voorhof maakt men minder gebruik van de fiets voor verplaatsingen naar de Binnenstad, en gaat men vaker te voet, en ook wel met de auto of motor als bestuurder. In de wijk Buitenhof is het aandeel verplaatsingen met de auto of motor als bestuurder afgenomen, terwijl het aandeel verplaatsingen met het openbaar vervoer en te voet is toegenomen. In de wijken Vrijenban, Hof van Delft, Tanthof en Wippolder zijn de resultaten vergelijkbaar.

Verplaatsingen in de regio

De respondenten hebben hun verplaatsingen in de regio in de voorgaande zeven dagen aangegeven. Zo kon worden nagegaan in welke regio's men is geweest, hoe vaak en met welk vervoersmiddel.

De helft van de verplaatsingen in de totale regio gebeurt met de auto of motor als bestuurder. Ongeveer een vijfde deel gaat per fiets of met het openbaar vervoer. Alleen in de gemeenten Den Haag, Den Hoorn, Nootdorp, Rotterdam en Schipluiden ligt het aandeel 'auto of motor bestuurder' onder de helft van de verplaatsingen. De verplaatsingen naar Rotterdam, Den Haag en Schiedam gaan ook voor een aanzienlijk deel met het openbaar vervoer. Naar Den Hoorn, Schipluiden en Nootdorp gebruikt men ook veel de fiets, zien onderstaand Figuur.



Figuur 3

We kunnen de verplaatsingen van regio gemeenten uit voorgaande onderzoeken vergelijken met dit jaar, waar er voldoende respondenten zijn: Den Haag, Rijswijk en Rotterdam.

Verplaatsingen naar **Den Haag** gaan in 2018 en 2014 meer met de auto als bestuurder en minder met het OV dan in de jaren 2013, 2012 en 2010. Sinds 2012 gaat men minder met de auto als bestuurder naar **Rotterdam** (2012: 48%, 2018: 41%), en men gebruikt het OV iets meer (2012: 34%, 2018: 39%). Naar **Rijswijk** zien we een toenemende trend in fietsgebruik (van 23% in 2004 tot 31% in 2018).

Vaker met de fiets of het openbaar vervoer

Aan de respondenten is gevraagd of de gemeente Delft iets kan doen om ervoor te zorgen dat zij binnen de regio en binnen Delft vaker de fiets of het openbaar vervoer gaan gebruiken.

Een kwart geeft aan dat de vraag op hen niet van toepassing is, zoals ook in 2014. Een vijfde deel van de respondenten geeft suggesties om vaker de fiets te pakken, een aandeel van 15% voor het openbaar vervoer. Deze percentages liggen iets hoger dan in 2014. Ook geven sommige respondenten een algemene suggestie over dit onderwerp (6%).

Suggesties om vaker de fiets te pakken

- Betere en veiligere fietspaden: effen wegdek, asfalt, bredere fietspaden, ruimte voor fietsen in de Binnenstad, kruispunten veiliger maken, obstakels verwijderen en hek langs water (gracht), goede verlichting op fietspaden, meer aandacht voor veiligheid fietspaden, fietspaden zonder tegenliggers, onveilige situaties rondom Spoorzone bouwwerkzaamheden verhelpen (onduidelijke omleidingen met slecht wegdek), Binnenstad meer autoluw;
- Betere doorstroom voor fietsers: verbeteren fietsnetwerk in Delft en regio, doorgaande routes zonder stoplichten, minder (lang wachten bij) stoplichten, stoplichten afstemmen op fietsers, fietsers voorrang geven, betere verbindingen, meer bruggen, drukke route naar TU-wijk verbeteren, te veel opbrekingen/omleidingen;
- Betere fietsparkeervoorzieningen: meer stallingsvoorzieningen (in de Binnenstad, bij het station), voldoende stallingen voor vastzetten van de fiets/fietsnietjes, meer (gratis) bewaakte stallingen, ruimere en droge stallingen, kans op diefstal verkleinen;
- Verkeersregels beter handhaven.

Suggesties om vaker het openbaar vervoer te pakken

- Betere verbindingen en aansluiting tussen bussen, trein en tram (bereikbaarheid ziekenhuis, station, TU-wijk, Delft-Zuid, Binnenstad verbeteren);
- Bus vaker laten rijden, elk kwartier/elke 10 minuten, met name in de avond en in het weekend;
- Bussen weer laten rijden, er is geen OV meer in de buurt, meer opstapplaatsen;
- Makkelijker je fiets kunnen stallen op Delft CS;
- Goedkoper OV, of gratis maken (voor 65-plussers);
- Tramlijn verlengen naar TU-wijk, metro vanuit Rotterdam verlengen;
- OV duurt nog te lang, auto blijft het snelst.

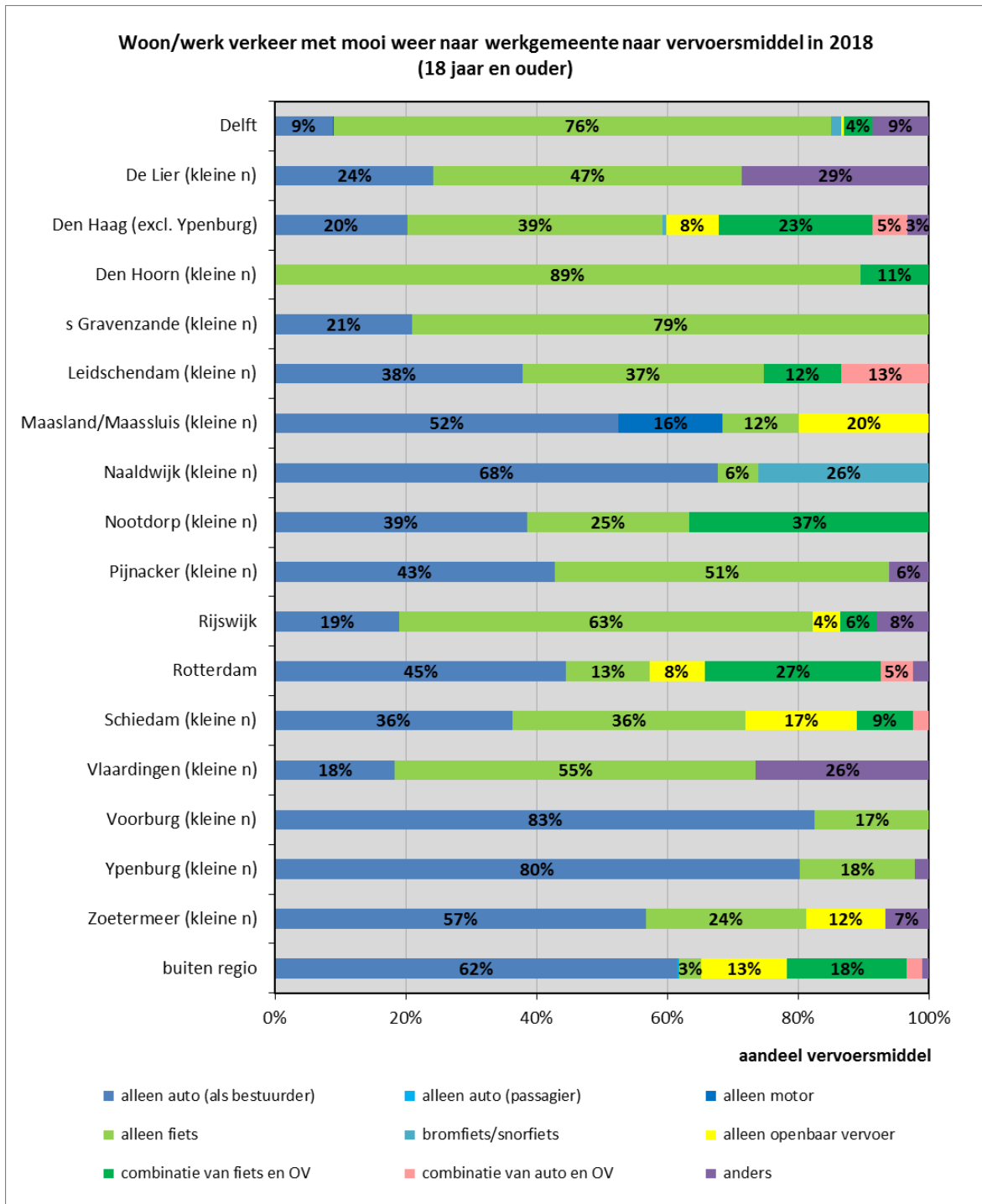
Algemene suggesties

De algemene suggesties lopen sterk uiteen en dekken vaak wat hierboven al genoemd is. In het algemeen pleit men voor meer verkeersveiligheid, betere scheiding van verschillende weggebruikers (bijv. voetgangers en fietsers), minder hinder van opbrekingen, promotie van fiets- en OV gebruik naar de Binnenstad en verbetering van de bijbehorende voorzieningen.

Verplaatsingen woon/werk

Aan de respondenten met werk (als werknemer of als zelfstandige) is gevraagd waar zij werken en met welk vervoersmiddel zij bij mooi weer en bij slecht weer naar hun werk gaan.

Figuur 4 de verdeling zien van gebruik van verschillende vervoerswijzen voor woon/werk verkeer naar gemeenten in de regio *bij mooi weer*. Binnen Delft, naar Den Haag en Rijswijk gebruikt men vooral de fiets bij mooi weer om naar het werk te gaan. Naar Rotterdam gebruikt men vooral de auto, gevolgd door een combinatie van de fiets en het openbaar vervoer.



Figuur 4

De vervoersmiddelen voor woon/werk verkeer binnen **Delft** zijn vergelijkbaar met het vorige onderzoek in 2014.

Voor woon/werk verkeer naar **Den Haag** zien we een afname in het aandeel dat met de auto (als bestuurder) reist (-7%) en een toename in het aandeel dat een combinatie van de fiets en het openbaar vervoer gebruikt (+13%). Het aandeel dat met de auto (als bestuurder) naar **Rijswijk** reist is afgenomen, vergeleken met 2014 (-11%), terwijl het fietsgebruik toegenomen is, namelijk van 41% tot 63% (+22%). Het reizen naar **Rotterdam** doet men meer met de auto (als bestuurder), vergeleken met 2014 (+5%), en minder met enkel het openbaar vervoer (-5%).

Invloed van het weer op vervoersmiddelkeuze

Het is interessant om te kijken in hoeverre het weer een rol speelt in de keuze voor een vervoersmiddel voor het woon/werk verkeer van de Delftenaren.

Als het *slecht* weer is, stijgt het aandeel dat met de auto naar het werk gaat (als bestuurder) met 11% (van 30% tot 41%). Ook het aandeel dat met het openbaar vervoer gaat stijgt (met 7%) met slecht weer. Men gaat juist minder met de fiets bij slecht weer. Het aandeel dat fietst daalt met 18% (van 43% naar 25%).

Tabel 2. Aandeel vervoersmiddel woon/werk verkeer bij mooi weer en bij slecht weer in 2018 (in %)

	2018		
	mooi weer	slecht weer	verschil
alleen auto (als bestuurder)	30	41	11
alleen auto (meerijden)	0	1	1
alleen motor	0	0	0
alleen fiets	43	25	-18
brom-/snorfiets	1	1	0
alleen openbaar vervoer	6	13	7
combinatie van fiets en OV	13	12	0
combinatie van auto en OV	2	3	1
anders	5	3	-2
totaal	100	100	

Gebruik deelauto's

Maken de respondenten wel eens gebruik van een deelauto?

Deze vraag is aan alle respondenten gesteld. Zij konden daarbij aangeven van welke soort deelauto's zij wel eens gebruik maken.

Ongeveer een vijfde deel van de respondenten geeft aan wel eens een deelauto te gebruiken. De meeste van hen gebruiken de auto van bekenden of lenen hun auto uit aan bekenden. In totaal is dit 15%. Een kleiner deel maakt gebruik van een dienst of website zoals Greenwheels of Snappcar (6%).

Tabel 3. Maakt u wel eens gebruik van deelauto's?

	aantal	%
nee	1020	81
ja	246	19
<i>ja, ik leen mijn auto uit aan bekenden/ik leen een auto van bekenden</i>	<i>185</i>	<i>15</i>
<i>ja, ik maak gebruik van een dienst/website zoals Greenwheels en Snappcar</i>	<i>79</i>	<i>6</i>
totaal	1.266	100

Ongeveer een vijfde deel van de bewoners die een eigen auto hebben en een deelauto gebruiken geeft aan dat het gebruik van een deelauto invloed heeft op het gebruik van hun eigen auto, vooral in de vorm dat zij minder met hun eigen auto rijden, maar deze wel in hun bezit houden. Maar een enkeling overweegt een auto weg te doen.

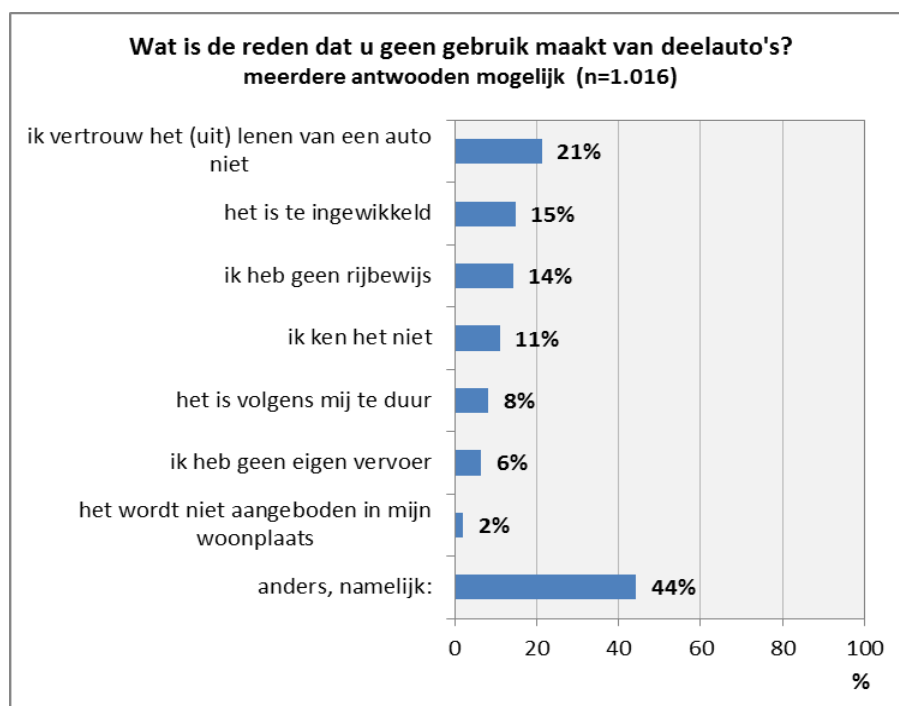
Tabel 4. Heeft het gebruik van deelauto's invloed op het gebruik van uw eigen auto? (bij gebruik eigen en deelauto)

	aantal	%
nee, dit heeft geen invloed	100	81
ja	24	19
<i>ja, ik ben/wij zijn van plan om (één van) onze auto('s) weg te doen</i>	2	2
<i>ja, ik rijd/wij rijden minder met de eigen auto, maar houden deze wel</i>	21	17
totaal	124	100

Het is eveneens interessant om na te gaan wat de reden is dat het merendeel van de respondenten geen gebruik maakt van een deelauto.

Een vijfde deel geeft aan het (uit)lenen van een auto niet te vertrouwen. Een wat kleiner aandeel vindt het te ingewikkeld (15%) of heeft geen rijbewijs (14%). Ongeveer een tiende deel kent het niet of denkt dat het te duur is. De grootste groep respondenten noemt nog een andere reden (44%).

Het overgrote merendeel noemt zelf al een auto te hebben waardoor het niet nodig is om een deelauto te gebruiken. Daarbij wordt veel genoemd: de eigen auto is altijd direct beschikbaar, auto is nodig voor werk/beroep, mijn auto is dagelijks nodig of onregelmatig nodig, prettig om een eigen auto te hebben, gemak van een eigen auto, eigen parkeerplaats/oprit, eigen auto maakt onafhankelijk/geeft vrijheid, met deelauto moet je vooruit plannen, deelauto is kostbaar, heb eigen vervoer, heb een lease-auto, we delen binnen het huishouden een auto, geen behoefte aan, ben afhankelijk van mijn eigen (aangepaste) auto (wegens slecht ter been zijn), gebruik (liever) het OV of de fiets, nooit over nagedacht, heb me er niet in verdiept, geen zin in.



Figuur 5

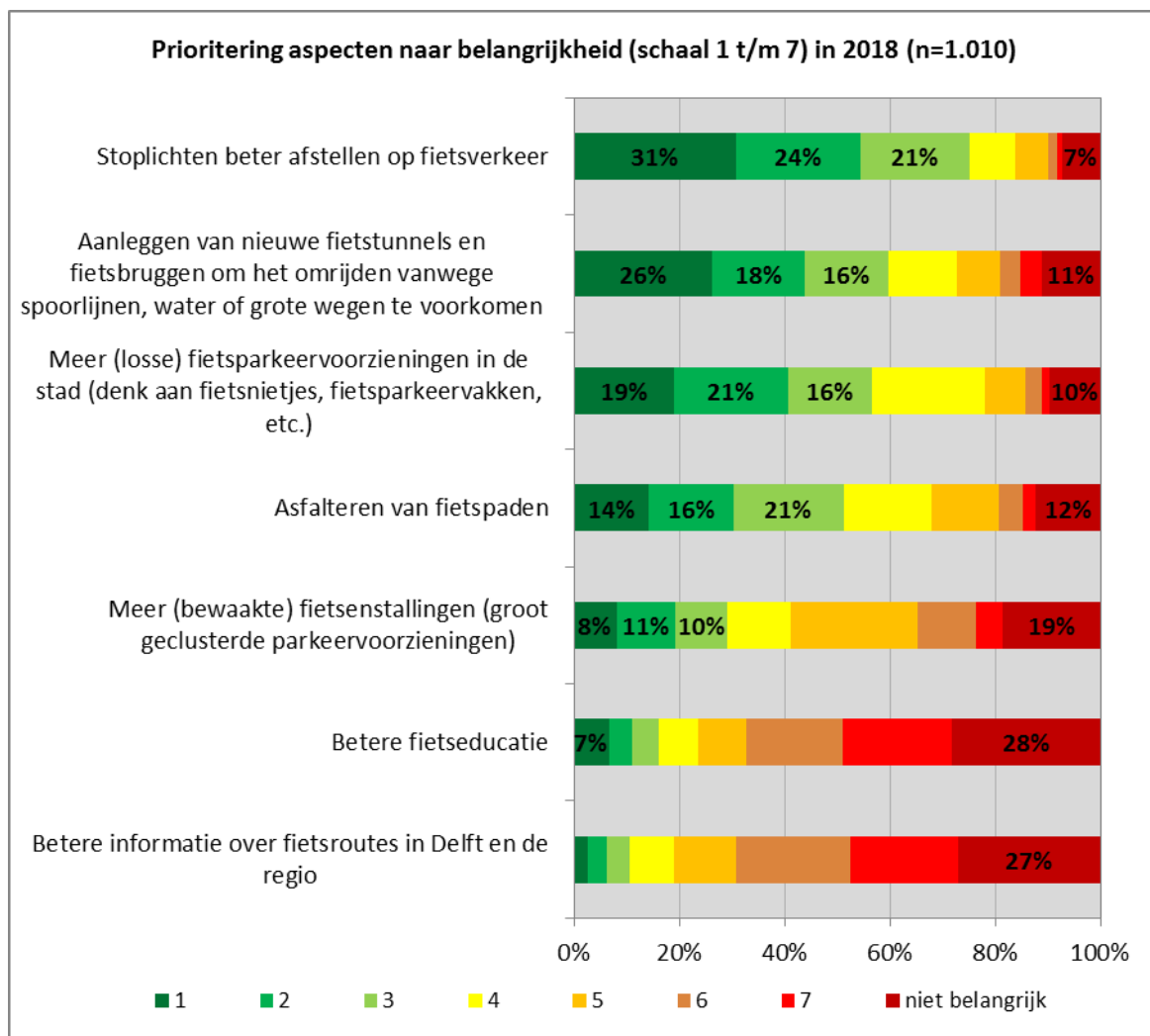
Prioritering fietsvoorzieningen

De respondenten zijn gevraagd in welke fietsvoorzieningen zij zouden investeren in volgorde van belangrijkheid. Het was ook mogelijk om een fietsvoorziening geen plek toe te kennen in het rijtje, waarmee men aangaf hier niets in te willen investeren.

Het aspect wat het meest op de eerste plek gezet wordt, ofwel waar men het eerst in zou willen investeren, is 'het beter afstellen van stoplichten op fietsverkeer'. Het aspect dat als tweede genoemd is op plaats nummer 1 is het 'aanleggen van nieuwe fietstunnels en fietsbruggen om het omrijden vanwege spoorlijnen, water of grote wegen te voorkomen'. Beide aspecten hebben enigszins te maken met de tijd en moeite van het fietsen.

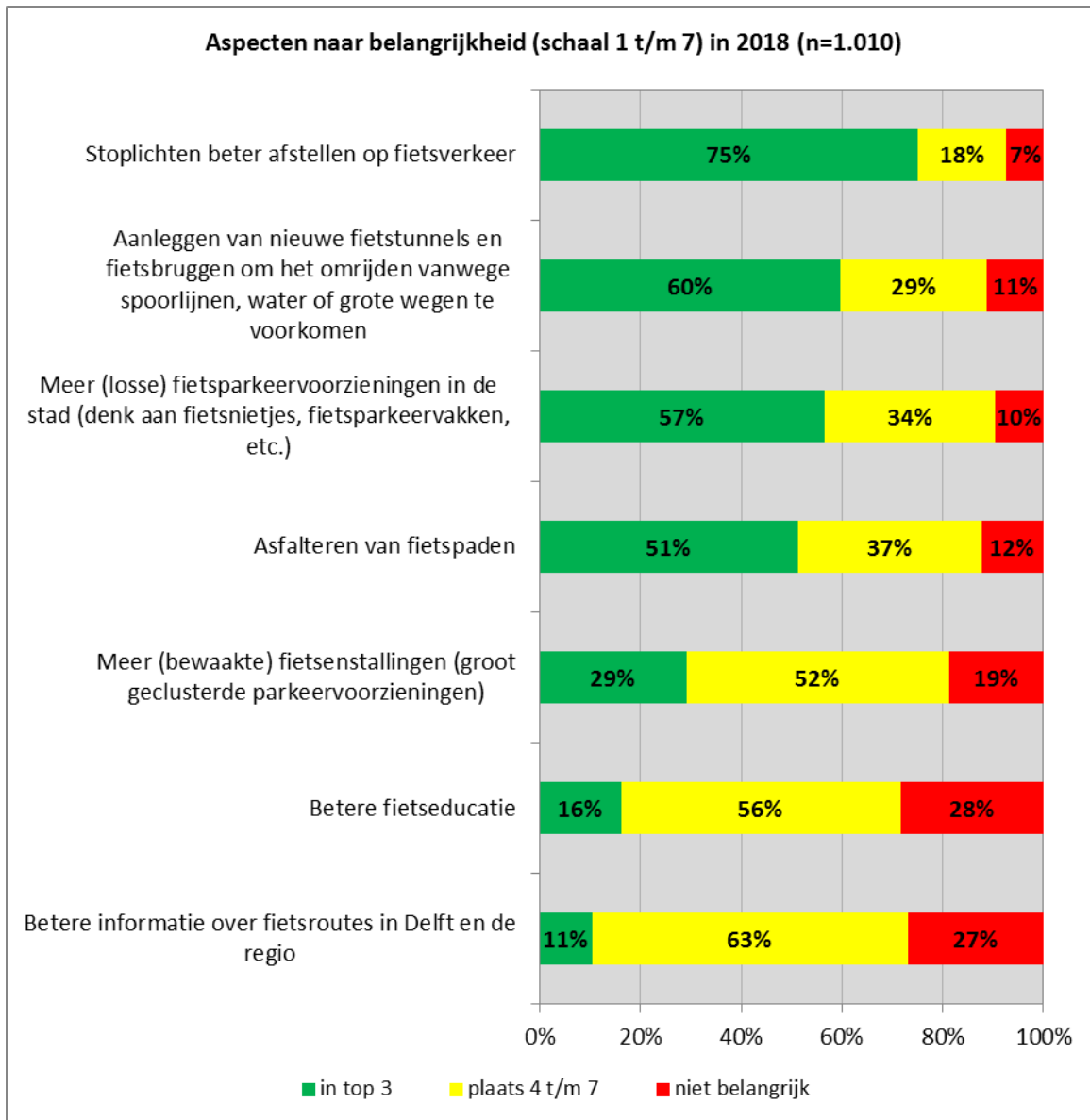
Het aspect 'meer (losse) fietsparkeervoorzieningen in de stad' wordt als derde gekozen als nummer 1 prioriteit.

Ongeveer een tiende zet 'asfalteren van fietspaden' en 'meer (bewaakte) fietsstallingen' op de eerste plaats. De twee aspecten 'betere fietseducatie' en 'betere informatie over fietsroutes in Delft en de regio' wordt het minst belangrijk gevonden.



Figuur 6

In Figuur 7 zijn de fietsvoorzieningen gesorteerd op hoe vaak zij zijn genoemd in de top 3 van de fietsvoorzieningen waar men in zou willen investeren. De volgorde blijft gelijk als wanneer er naar de nummer 1 gekeken wordt. Zo zet driekwart het 'stoplichten beter afstellen op fietsverkeer' in de top 3. Ongeveer zes op de tien plaatsen het 'aanleggen van nieuwe fietstunnels en fietsbruggen ter voorkoming van omrijden' en 'meer (losse) fietsparkeervoorzieningen in de stad' in hun top 3. Het 'asfalteren van fietspaden' wordt door de helft in de top 3 geplaatst.

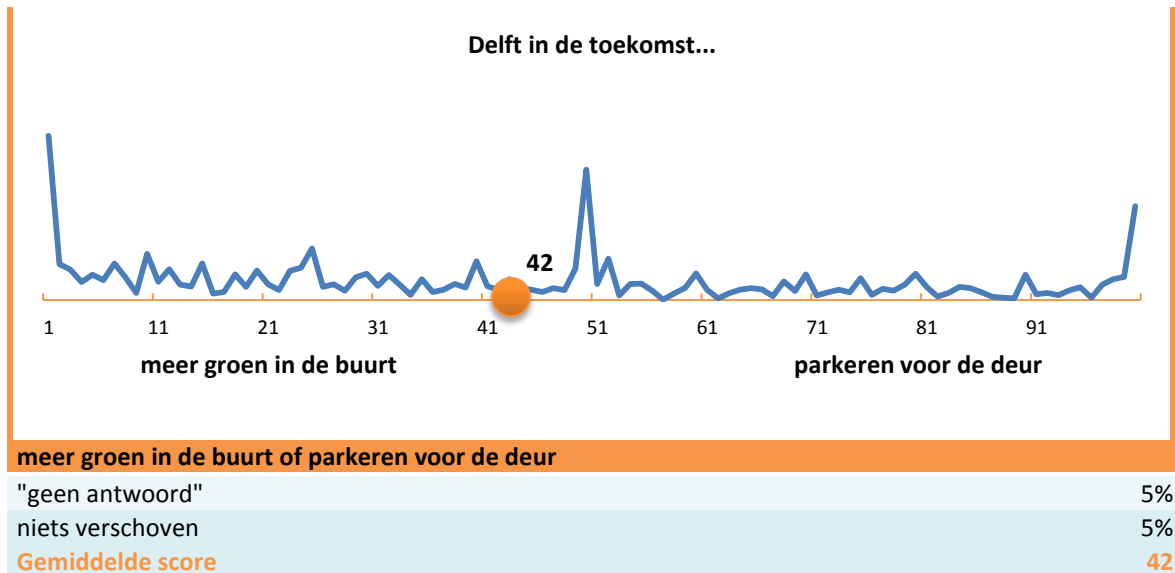


Figuur 7

Keuzes voor Delft in de toekomst

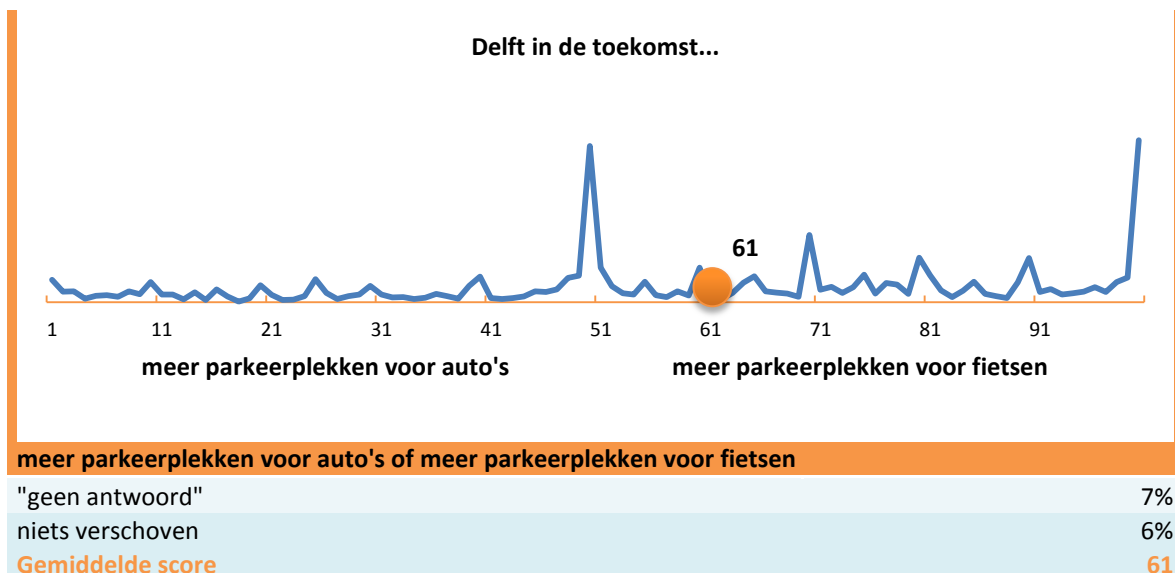
Vervolgens is er aan de respondenten gevraagd om twee maal een afweging te maken tussen twee aspecten en zo aan te geven wat men belangrijker vindt. Zij konden dit doen door een balkje op een schaal van 1 – 100 te verschuiven. De onderstaande figuren tonen de resultaten. De oranje bol in de figuren geeft de gemiddelde keuze aan.

De eerste keuze betrof enerzijds *meer groen in de buurt* en anderzijds *parkeren voor de deur*. Gemiddeld vindt men *meer groen in de buurt* wat belangrijker dan *parkeren voor de deur*. Er is ook een piek te zien in het midden (50), wat aangeeft dat deze respondenten de beide aspecten even belangrijk vinden. De gemiddelde score is 42.



Figuur 8

De tweede keuze was een afweging tussen *meer parkeerplekken voor auto's* en *meer parkeerplekken voor fietsen*. Wederom zien we een piek precies in het midden. Ook is er een groep respondenten die duidelijk voor *meer parkeerplekken voor fietsen* kiezen (100). Gemiddelde score is 61.



Figuur 9

Mobiliteitsplan voor de toekomst

Er wordt in Delft geïnvesteerd in de toekomst van de stad, om de stad op weg naar 2040 aantrekkelijk, duurzaam en vitaal te houden. Dit houdt in dat er voor iedereen meer voorzieningen komen, betere woningen, een goede ontsluiting van de stad en een energie-neutrale stad. In dit kader wordt er nagedacht over het vormgeven van een nieuw mobiliteitsplan dat o.a. rekening houdt met veranderingen in gebruik en bezit van vervoersmiddelen. Delftenaren worden gevraagd om mee te denken over wat er nodig is bijvoorbeeld betreffende bereikbaarheid, verkeersveiligheid en autovrije straten. De respondenten kregen vier vragen waarbij zij een open antwoord konden geven.

Bereikbaarheid in de toekomst

Allereerst zijn de respondenten gevraagd om mee te denken over: Als de stad groeit, hoe houden we Delft dan bereikbaar terwijl de ruimte voor verkeer schaars is?

Hieronder volgen de meest genoemde suggesties:

- Betaalbare of gratis P&R parkeerplaatsen aan de rand van de stad met (gratis en elektrische) shuttle bussen naar de Binnenstad voor bezoekers en toeristen (zie Leiden) en ook naar de andere wijken voor bewoners, of leenfiets of tram of ander OV naar de Binnenstad (vlot vervoer), geen of minder auto's in de Binnenstad, Binnenstad autoluw, meer betaalbare (ondergrondse) parkeergarages aan de rand van de stad, minder parkeren op straat, meer ondergronds onder woningen en kantoren, in de Binnenstad elektrisch vervoer (minder vervuiling), elektrische deelauto's bevorderen, groter gebied parkeervergunning, toeristenbussen buiten de stad parkeren, aanbiedingen voor bewoners om gebruik te maken van parkeergarages, gebruik maken van deelauto's, autobezit ontmoedigen (2^e auto via vergunning of buiten de stad parkeren);
- Fietsvoorzieningen verbeteren, betere routes naar de Binnenstad, meer fietsstallingen, meer ruimte voor fietsen in de (binnen)stad, goed aangelegde fietspaden, fietsen en auto's goed scheiden voor meer veiligheid, fietsen bevorderen en promoten, leenfietsen bij OV/station, verbeteren en brede fietspaden;
- Goed en aantrekkelijk OV, goedkoper/gratis OV, logische verbindingen, aansluiten op OV netwerk Rotterdam en Haaglanden, tram- en metrolijnen doortrekken (bijv. naar TU en Rotterdam), aansluiten op Randstadrail, betaalbaar en frequent OV, regiotaxi verbeteren, meer kleinere bussen, meer elektrische busjes/riksja's;
- Goede OV voorzieningen voor minder mobiele bewoners, Binnenstad bereikbaar houden voor ouderen;
- Wandelgebied uitbreiden, ruimte voor voetgangers, fietsers en voetgangers goed scheiden voor meer veiligheid;
- Vrachtwagens laten laden en lossen buiten de stad bij een distributiecentrum met overslag op kleine elektrische vrachtwagens/busjes, ook bezorgdiensten elektrisch, werken met ophaaldepots;
- Bij nieuwbouw, parkeren, fietsparkeren en bereikbaarheid OV meenemen, parkeren auto's en fietsen ondergronds ook bij woningen en bedrijven, bij kamerverhuur is fietsstalling verplicht onderdeel;
- Goede doorstroom en heldere bewegwijzering van bijvoorbeeld toegangsroutes, goede doorgang vanaf A13 en A4, doorgaande wegen niet versmallen, goede rondweg, files voorkomen vanwege vervuiling en fijnstof;
- Stad minder laten groeien/groei begrenzen zodat er ruimte blijft voor bereikbaarheid en leefbaarheid, stoppen met bouwen;
- Verkeersregels handhaven voor veilig verkeer, met aandacht voor voetgangers en fietsers;
- Maak gebruik van de kennis van de TU.

Verkeersveiligheid in de toekomst

Hoe kunnen we volgens de respondenten de verkeersveiligheid verder verbeteren?

Dit zijn de meest gegeven suggesties:

- Meer gescheiden fietspaden, voetpaden en wegen voor autoverkeer, niveauverschil tussen verschillende paden, geen twee-richting-verkeer meer voor fietsers in straten, geen dubbele fietspaden voor fietsers, ook niet bij rotondes, bredere fietspaden die rekening houden met spitsuren en het snelheidsverschil e-bikes/wielrenners en andere fietsers, minder obstakels op wegen of opbrekingen, goed wegdek, op rotondes één verkeersrichting voor fietsers, fietsers niet tussen rijbanen laten opstellen bij kruisingen, extra fietsbruggen;
- Beter overzicht op kruisingen, overzichtelijkere situaties, betere afstemming verkeersstromen, geen haakse hoeken maar vloeiende bochten in wegen/fietspaden, duidelijkere borden, meer/minder/slimme stoplichten, verkeerslichten goed afstemmen, minder bebording, meer rotondes;
- Auto's weren uit centrum/de stad, auto's op bezoek, snelheidsbeperkingen/langzamer rijden voor gemotoriseerd verkeer en fietsers, meer 30 km/u zones, vrachtverkeer weren uit Binnenstad;
- Gedrag weggebruikers is het probleem (asociaal gedrag), weggebruikers opvoeden (met name fietsers), betere educatie/voorlichting over regels fietsen (bijv. niet appen op de fiets, fietsverlichting, niet door rood rijden) o.a. voor schoolkinderen en studenten, en handhaven op regels, meer controle op rijgedrag auto's, fietsers en brommers/scooters, overtredingen bekeuren, meer toezicht politie, optreden tegen smartphone gebruik in het verkeer, verkorten wachttijden bij stoplichten voor fietsers (verkleint de kans op door rood rijden);
- Rekening houden met kinderen en ouderen bij inrichting van het verkeer, rekening houden met voetgangers, en met kinderen bij scholen;
- Locaties die genoemd worden: Bolwerk, rotonde Martinus Nijhofflaan/Papsouwse laan, lopen in de Binnenstad, studenten te fiets richting TU, Sebastiaansbrug, hek langs de nieuwe gracht bij het station/Houttuinen, nieuwe Spoorzone rondom station;
- Verkeersveiligheid is al voldoende.

Autovrije straten in de toekomst

De respondenten konden laten weten of zij hun straat autovrij zouden willen hebben en wat zij dan met deze ruimte zouden willen doen. Een kwart van de respondenten zou dit graag willen en zij geven vooral de volgende ideeën voor de inrichting van hun straat:

- Groen, bomen, planten;
- Speelruimte of speeltuinen voor kinderen, ontmoetingsplek buurtgenoten, bankjes, voor recreatie, picknicktafels, park;
- Brede voet- en fietspaden, fietsparkeerplekken, wandelgebied;
- Drempels om snelheid te verlagen, auto te gast in de straat, deels autovrij, verkeersarm, wel toegang voor bewoners, bezorgers en toevoer winkels;
- Onze straat is al autovrij.

Suggesties voor het nieuwe mobiliteitsplan

Ter afsluiting van dit onderdeel konden de respondenten iets meegeven aan de gemeente voor het nieuwe mobiliteitsplan. Vier van de tien respondenten hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Er worden veel uiteenlopende zaken genoemd, ook herhaald wat er eerder gezegd is bij 7.1 en 7.2. Vele aandachtspunten worden er genoemd zoals:

- Ga vooral voor fietsers, voetgangers en OV, en betere voorzieningen voor dit soort vervoer (bijv. fietsstallingen, brede fietspaden, veilige wandelroutes door de Binnenstad, langere trambaan over Sebastiaanbrug), meer groen;
- De autovrije Binnenstad uitbreiden, maar hier ook niet in doorslaan, autogebruik moet wel mogelijk blijven, bewoners moeten kunnen parkeren en de stad moet goed bereikbaar blijven, geen autopesten beleid;
- Bezorgbrommers weren (vervuiling en overlast), vrachtvervoer weren in de Binnenstad (overslag op kleiner en schoner vervoer), meer elektrisch verkeer zoals busjes en OV en fietstaxi's in de Binnenstad, wandelgebieden zonder fietsers, P&R buiten de stad met goedkoop/gratis vervoer naar de stad;
- Verkeersplan voor de hele stad, circulatieplan, doorgaande routes voor fietsen en autorijden;
- Geef fietsers en voetgangers de ruimte en maak veilige paden/routes/oversteekplaatsen, denk hierbij aan ouderen, kinderen en minder validen (rollator, scootmobiel, rolstoel), zij moeten ook veilig de Binnenstad kunnen bereiken, rekening houden met vergrijzing, denk aan de bereikbaarheid van de Binnenstad voor winkelend publiek en toeristen (en de mogelijkheden tot parkeren) in het belang van de ondernemers in de Binnenstad;
- Inzetten op milieu en gezonde lucht, schoon vervoer, duurzame oplossingen als elektrisch rijden op groene stroom (OV) en technologieën op dat gebied volgen, deelauto's stimuleren, schoon vervoer financieel aantrekkelijk maken;
- Besteed aandacht aan het goed communiceren, luisteren naar/praten met/betrekken van bewoners, ondernemers en partners in de stad en deskundigen, uitleggen waarom iets er komt, onderbouw de plannen met cijfers, kijk naar de werkelijkheid, ga naar buiten om verkeerssituaties te ervaren, houd oog op de financiën, richt de visie op leefbaarheid;
- Beter handhaven op verkeersregels en -overtredingen, onoverzichtelijke en drukke verkeerspunten opnieuw inrichten (bijv. Westvest, Zuideinde), voldoende kunnen parkeren bij woning/parkeerdruk in wijken terugdringen/ander parkeerbeleid (meer of minder vergunningparkeren).

WAT GAAT ER MET DE RESULTATEN GEBEUREN?

De resultaten worden gebruikt bij het opstellen van het nieuwe Mobiliteitsplan Delft 2040.