

# Mobiliteit in Capelle aan den IJssel

Het Burgerpanel Capelle over verkeer en vervoer in de gemeente Capelle aan den IJssel



# Colofon

## **Uitgave**

I&O Research  
Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam  
020 308 48 00  
[www.ioresearch.nl](http://www.ioresearch.nl)

## **Rapportnummer**

2020/077

## **Datum**

Mei 2020

## **Opdrachtgever**

Gemeente Capelle aan den IJssel

## **Auteurs:**

Davinia Wilson  
Wietse van Engeland



# Inleiding

## Aanleiding

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

## Methode en respons

Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van raadpleging van het Burgerpanel Capelle. Het panel bestaat uit 2.071 panelleden. Dit zijn inwoners van de gemeente Capelle aan den IJssel die zich hebben aangemeld voor deelname aan online onderzoeken van de gemeente.

De panelleden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan dit onderzoek. De vragenlijst kon worden ingevuld van 13 tot en met 22 maart 2020. Er is één herinneringsmail gestuurd.

Voor dit onderzoek zijn alle 2.071 panelleden uitgenodigd, bij 125 van hen kon de uitnodigingsmail niet worden bezorgd vanwege een foutief e-mailadres of een volle mailbox. Uiteindelijk hebben 1.946 panelleden de uitnodiging ontvangen, 813 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 42 procent, voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen voor de bevolking van de gemeente Capelle aan den IJssel.

## Analyse

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

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

Wijk	Totaal	%
Capelle-West*	45	6%
Fascinatio*	33	4%
's Gravenland	101	12%
Middelwatering	187	23%
Oostgaarde	183	23%
Schenkel	95	12%
Schollevaar	169	21%
<b>Totaal</b>	<b>813</b>	<b>100%</b>

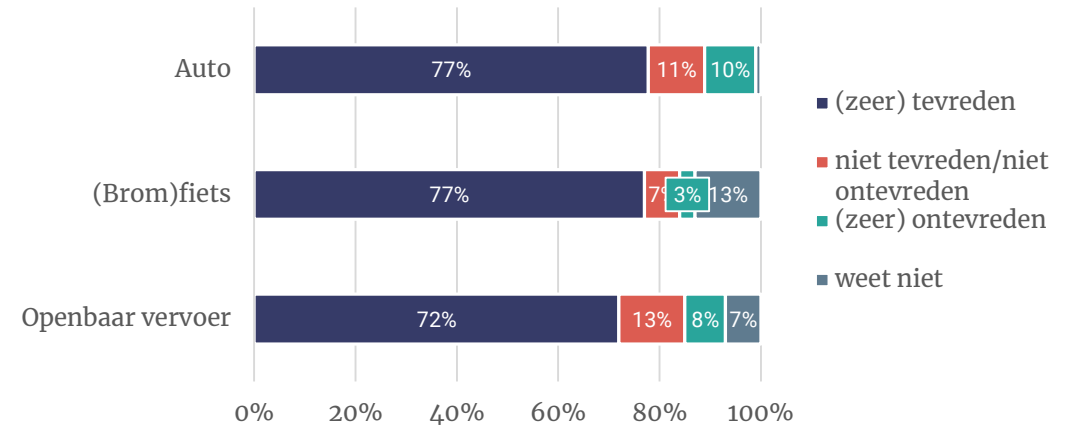
Tabel 1: respons per wijk

\* Vanwege het geringe aantal deelnemers zijn de resultaten van deze wijken indicatief

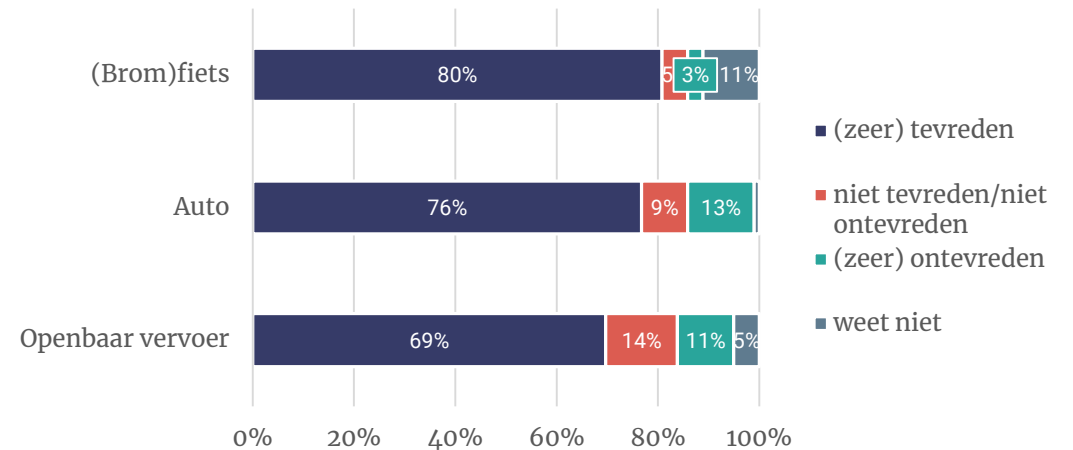


# Bereikbaarheid

- Het merendeel van de inwoners is (zeer) tevreden over de bereikbaarheid van de gemeente, 10 procent is ontevreden over de bereikbaarheid van de gemeente per auto.
- De eigen buurt is vooral goed bereikbaar per (brom)fiets.
- Over de bereikbaarheid van de gemeente zijn inwoners van Schollevaar meer tevreden over de bereikbaarheid per auto dan gemiddeld, maar minder tevreden over de bereikbaarheid van Capelle per OV. Inwoners van 's Gravenland en Oostgaarde zijn meer dan gemiddeld tevreden over de bereikbaarheid per OV.
- Inwoners van Fascinatio (24%) en Schenkel (67%) zijn minder tevreden over de bereikbaarheid van hun buurt per auto dan gemiddeld.



Figuur 1: Hoe tevreden bent u met de bereikbaarheid van de gemeente Capelle aan den IJssel per auto, (brom)fiets en openbaar vervoer? (n=813)



Figuur 2: Hoe tevreden bent u met de bereikbaarheid van uw eigen buurt per auto, (brom)fiets en openbaar vervoer? (n=813)



# Bereikbaarheid eigen vervoer

De meest genoemde knelpunten in de bereikbaarheid van de gemeente met eigen vervoer zijn de doorstroming op de Abraham van Rijkevorselweg, Capelseweg en Algerabrug in de spits, de metro-overgang in Schenkel, de ontsluiting van Fascinatio en een tekort aan parkeergelegenheid. Hieronder een selectie van de tips om de bereikbaarheid te verbeteren:

*“Ontlasten Abraham van Rijkevorselweg, met name door nieuwe verbinding met Krimpen ad IJssel.”*

*“Voldoende parkeerplaatsen houden bij de winkelcentra en P&R Capelse Brug uitbreiden.”*

*“De Capelseweg / Kanaalweg is altijd file tijdens de spits; verbreden kan niet alleen de stoplichten zo optimaal mogelijk op elkaar afstemmen, plus slimme stoplichten gebruiken.”*

*“Meer in-uitritten creëren in de wijk Fascinatio. Verder moet er gestopt worden met het bouwen van semi-industriële panden in de wijk.”*

*“Verkeerslichten afstelling. Fietsers in de voorrang i.p.v. eindeloos in regen of uitlaatgassen staan van auto's of de brommer naast je.”*

*De Capelseweg en Kanaalweg zijn vaak verstopt. Is het misschien beter om auto's die naar het centrum en achterliggende wijken van Capelle, via de rondweg achter de wijk Schollevaar te leiden?”*

*“Verkeer naar Krimpen omleiden, dat scheelt drukte om Fascinatio en 's Graveland in en uit te komen.”*

*“De Abraham van Rijkevorselweg in een behoorlijk knelpunt en de wijk Nesselande in Rotterdam zou ook heel nodig een eigen afslag op de A20 moeten hebben. Hierdoor zou Capelle flink ontlast worden.”*

*“Betere ontsluiting van nieuwbouwwijken.”*

*“Betere afstelling stoplichten snelheidscontrole of flitsers Hoofdweg.”*



# Bereikbaarheid openbaar vervoer

Wat betreft de bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer noemen inwoners vooral een hogere frequentie van de (buurt)bussen en uitbreiding van de tijden: ook 's avonds en in het weekend is er behoefte aan een busverbinding. Hieronder een selectie van de tips om de bereikbaarheid te verbeteren:

*“Bereikbaarheid van de wijken onderling is nog steeds zeer matig en erg tijdrovend. Kleinere, frequenter rijdende OV vormen zou dit kunnen verbeteren.”*

*“Jammer dat de buurtbus niet het IJsselland Ziekenhuis aan doet. Dat is een minpunt.”*

*“Wat ruimere tijden.”*

*“Alle wijken een buurtbus. Controleer of er animo is om van Alexander naar Capelle na 20:00 uur.”*

*“Meer bussen vanaf Schollebaar naar andere wijken.”*

*“Misschien kleinere bussen, maar vier keer per uur.”*

*“Meer bussen die de wijken verbinden of met de bussen makkelijker bij de metro kunnen komen.”*

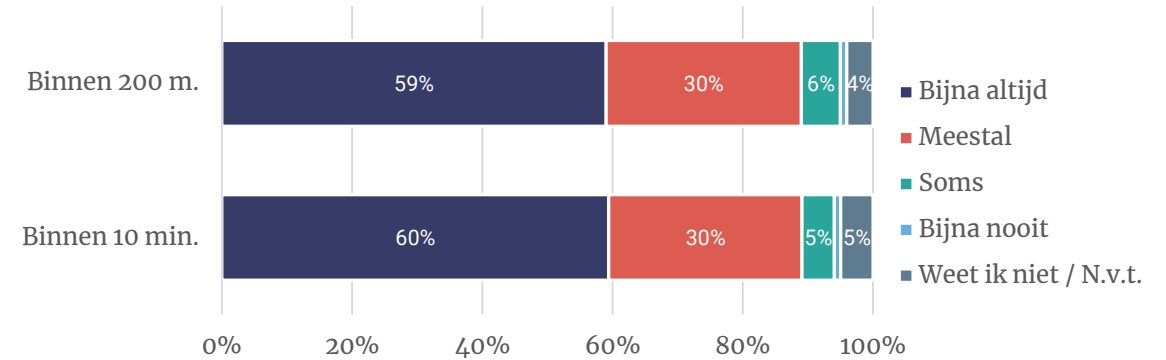
*“Verhoog de frequentie van bus 37. 1x per uur is echt te weinig en op zondag rijdt hij niet. Laat hem op zondag 1x per uur rijden en de rest van de week 2x per uur.”*

*“Een rechtstreekse busverbinding van Schollebaar naar de Koperwiek die ook 's avonds en in het weekend gaat met een hogere frequentie dan bus 607 is zeer wenselijk! Ook voor scholieren, maar zeker ook voor mensen zonder auto die naar Koperwiek, bibliotheek en theater willen.”*



# Parkeren

- De meeste Capellenaren kunnen meestal de auto binnen 200 meter van hun bestemming parkeren of snel (binnen 10 minuten) een parkeerplek vinden. Zestig procent lukt dit bijna altijd.
- Tips om het parkeren in de gemeente te verbeteren: bredere parkeervakken, gratis parkeren behouden, handhaven blauwe zone. Hieronder een selectie van de gegeven tips:



Figuur 3: Hoe vaak kunt u uw auto binnen 200 meter/binnen 10 minuten dichtbij uw bestemming parkeren? (n=813)

*“De parkeerplaatsen zouden wat verbreed kunnen worden, aangepast aan de huidige, grotere auto’s.”*

*“Parkeren bij de Koperwiek zeker gratis blijven houden.”*

*“Blauwe zone bij de koperwiek handhaven. Invoeren bij de Puccinipassage.”*

*“Veel vaker controle bij het parkeren bij scholen tijdens de breng- en haaltijden, het parkeren is daar bar en boos.”*

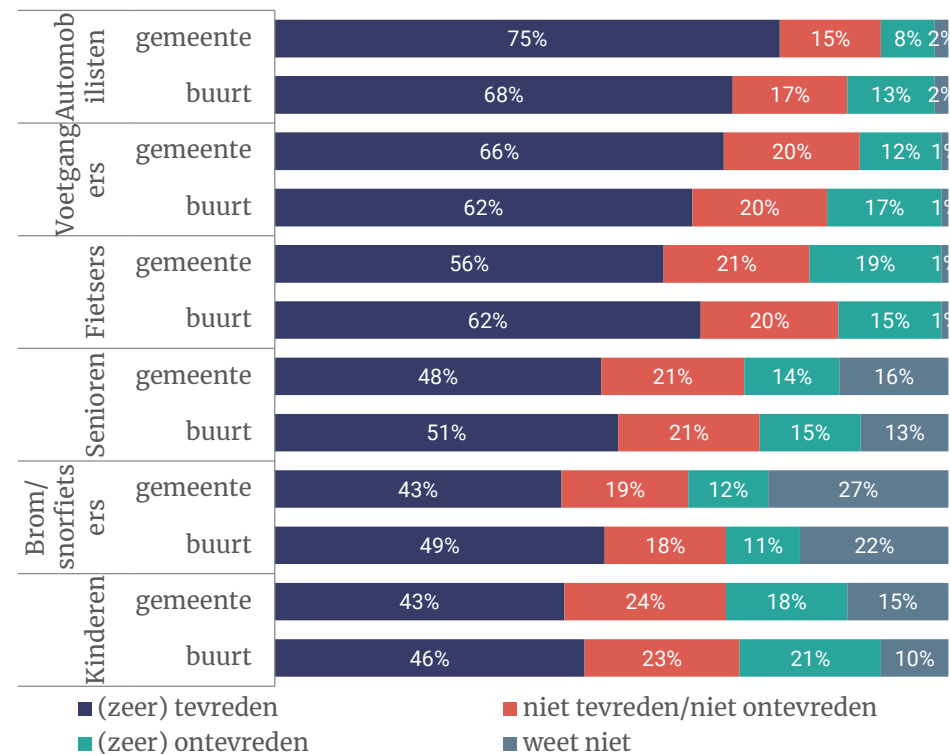
*“Heel goed dat het in het centrum nog altijd mogelijk is gratis te parkeren. Aanbeveling: meer handhaven binnen de blauwe zones.”*

*“In Fascinatio is het parkeren door de week vanwege de kantoren vaak een drama: blauwe zones!”*



# Verkeersveiligheid

- De gemeente Capelle aan den IJssel is volgens de inwoners vooral veilig voor voetgangers en automobilisten. Voor fietsers en kinderen is de verkeersveiligheid volgens een vijfde voor verbetering vatbaar.
- Het grootste verschil tussen de verkeersveiligheid in de gemeente en in de eigen buurt is dat de eigen buurt als veiliger wordt geacht voor met name (brom/snor)fietsers.
- Ten opzichte van de verkeersveiligheid op gemeenteniveau is er in de eigen buurt wat meer ontevredenheid over de verkeersveiligheid voor automobilisten.
- Inwoners van Capelle-West zijn over het geheel genomen meer tevreden over de verkeersveiligheid in de gemeente. In Middelwatering, Oostgaarde en Schenkel zijn inwoners vaker ontevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers.
- Inwoners van 's-Gravenland zijn meer tevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen buurt dan gemiddeld.



Figuur 4: Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid van de gemeente Capelle aan den IJssel en uw eigen buurt voor...? (n=813)





# Verkeersveiligheid: tips

Inwoners hebben tips gegeven om de verkeersveiligheid in Capelle aan den IJssel te verbeteren. Deze tips gaan met name over het invoeren van meer 30 km-zones, het invoeren van snelheidsbeperkende maatregelen (vooral in woonwijken), het veiliger maken van oversteekplaatsen (meer zebrapaden, betere verlichting, beter snoeien van groen) en over de tijdelijke situatie bij winkelcentrum de Koperwiek: deze wordt als onveilig gezien, vooral voor fietsers. Hieronder een selectie van de tips om de verkeersveiligheid in de gemeente te vergroten:

*“Er is veel groen in Capelle, maar de zichtlijnen op vooral rotondes zijn niet altijd voldoende omdat er niet op tijd wordt gesnoeid. Meer controle graag.”*

*“Geen begroeiing bij rotondes die het zicht belemmeren, komt zeer veel voor in de gemeente. Geldt ook voor borden. Rotondes voor elk verkeer in dezelfde richting, dus geen fietsers van beide kanten!”*

*“Meerdere snelheidsbeperkende maatregelen nemen en oversteekplaatsen beter zichtbaar maken. In het centrum fiets en autoverkeer weer beter scheiden.”*

*“Zebrapaden duidelijker aangeven! Veel beter verlichten!”*

*“De oversteekplaats bij de Koperwiek ten hoogte van de oude kerk en snackbar is verplaatst, dit zorgt er voor dat veel mensen nog op de oude plek oversteken en zorgt voor gevaarlijkere situaties.”*

*“Meer snelheid beperkingen, oversteken moet veel overzichtelijker, is soms totaal niet te doen of onduidelijk.”*

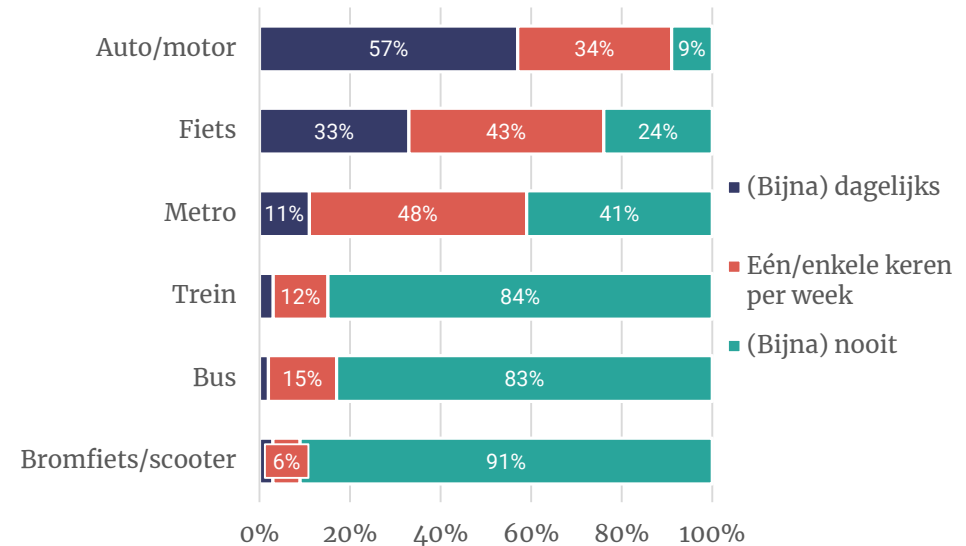
*“Fietspaden met goede aansluitingen met andere fietspaden geen haakse bochten of ineens op de rijweg uitkomen.”*

*“Meer 30 km zones en meer duidelijk aangegeven voetgangersoversteekplaatsen.”*



# Vervoersmiddelen

- Het merendeel van de inwoners van Capelle maakt bijna dagelijks gebruik van de auto of motor in de gemeente, een op de drie fietst dagelijks. Van trein, bus en bromfiets/scooter worden het minst gebruik gemaakt voor vervoer in Capelle aan den IJssel.
- Inwoners van Schollebaar maken vaker dan gemiddeld tenminste wekelijks gebruik van de bus (30%) en trein (27%), en gebruiken minder vaak de metro.
- Inwoners in de leeftijd van 35-49 jaar maken het vaakst gebruik van de auto (69% dagelijks). De bus (11%) en metro (19%) worden het vaakst (dagelijks) gebruikt door Capellenaren jonger dan 35 jaar.



Figuur 6: Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoersmiddelen in de gemeente Capelle aan den IJssel? (n=813)



# Fietsmogelijkheden

- Er zijn diverse maatregelen die de gemeente kan nemen om de fietsmogelijkheden te verbeteren. Volgens de inwoners van Capelle heeft het verbeteren van het wegdek van de fietspaden veruit de hoogste prioriteit, gevolgd door het verbeteren van de verlichting langs fietspaden en het verbreden van de paden.
- Het aandeel inwoners dat het niet nodig vindt om de fietsmogelijkheden te verbeteren is het grootst in 's-Gravenland (23%).

*“Overzichtelijkheid kruispunten verbeteren.”*

*“Betere oversteekplaatsen, ook de bochten voor of na een kruising aanpassen.”*

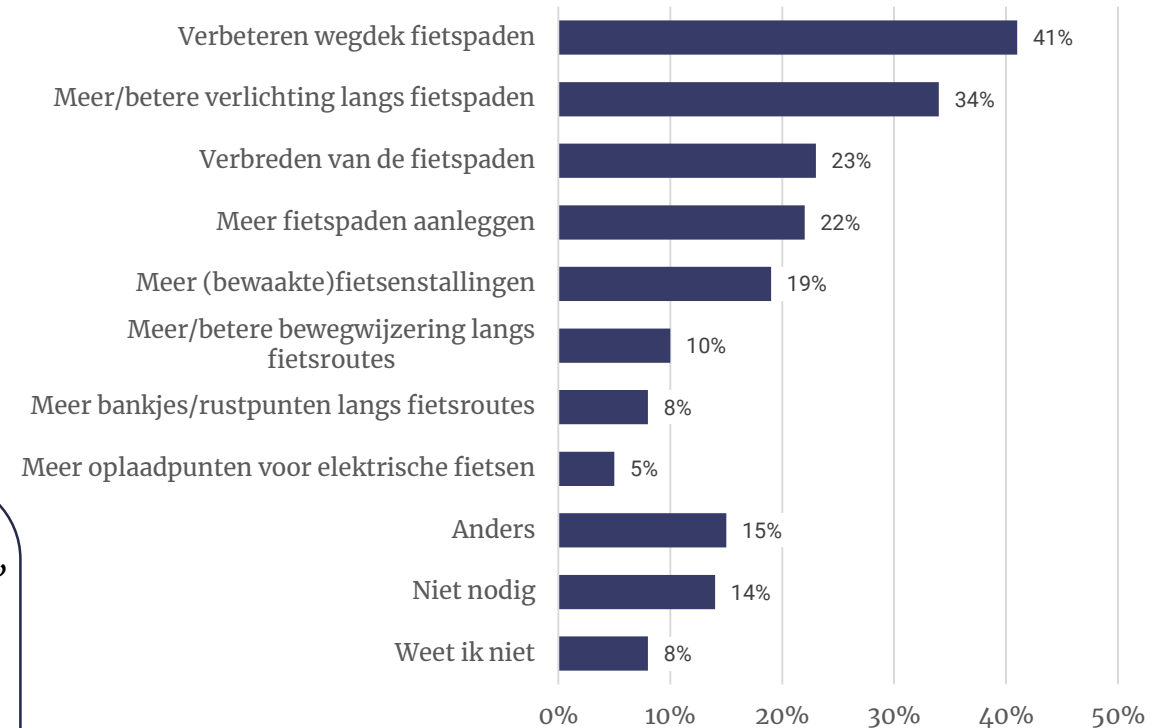
*“Onnodig einde fietspad vermijden.”*

*“Betere afscheiding met de autoweg.”*

*“Meer voorrangskruispunten.”*

*“Brom en snorfietsen verbod op fietspaden vanwege groot snelheidsverschil, herrie en veel stankoverlast.”*

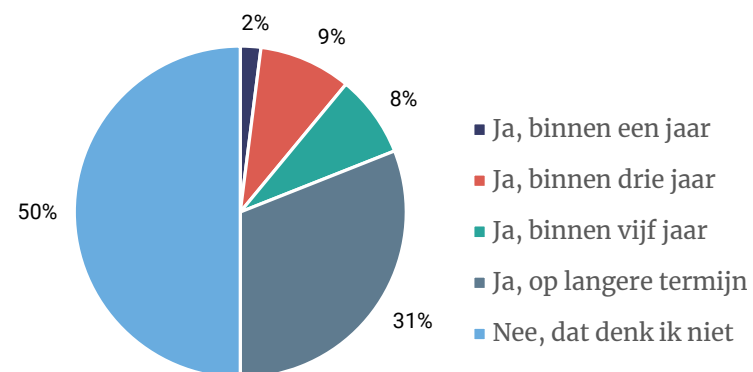
*“Zorg voor voldoende ruimte voor fietsers op de rijbaan.”*



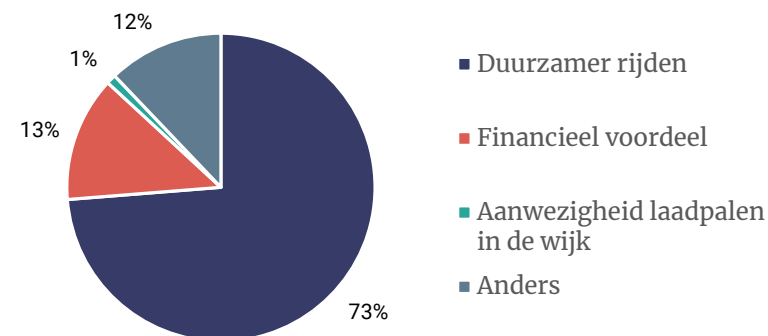
**Figuur 7: Hoe kunnen de fietsmogelijkheden in de gemeente volgens u verbeterd worden? Maximaal 3 antwoorden (n=813)**

# Elektrische auto

- De elektrische auto wordt een steeds vertrouwder beeld op straat. Toch is het aandeel inwoners dat een elektrische auto bezit gering: 5 procent van de respondenten geeft aan een (volledig of hybride) elektrische auto te bezitten.
- De helft van de respondenten die nu geen elektrische auto hebben, verwacht ook niet deze in de toekomst aan te schaffen. Degenen die dit wel overwegen, denken dit op de langere termijn te doen.
- Duurzamer rijden (beter voor het milieu) en financieel voordeel zijn de belangrijkste motivaties om elektrisch te (gaan) rijden.



Figuur 8 Verwacht u in de toekomst een elektrische auto aan te schaffen? (alleen inwoners zonder elektrische auto, n=777)

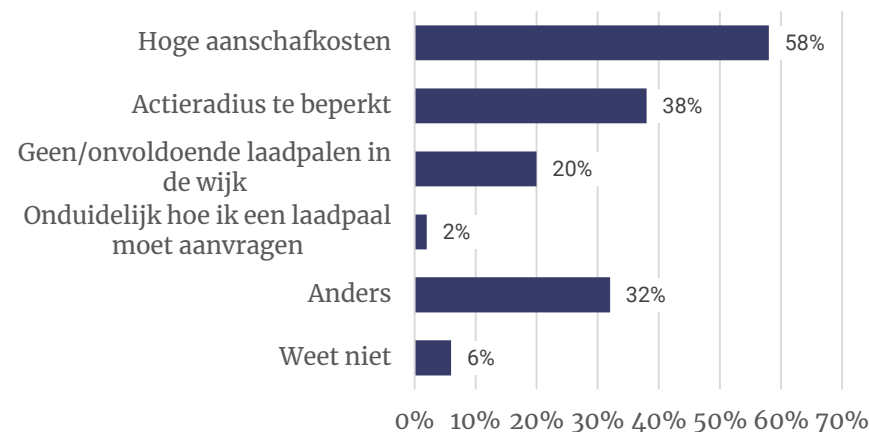


Figuur 9: Waarom heeft u een elektrische auto aangeschaft of bent u van plan dit te doen? (n=389)



# Elektrische auto: belemmeringen

- De hoge kosten die komen kijken bij het aanschaffen zijn de grootste belemmering om een elektrische auto te kopen. Een op de drie inwoners noemt ook dat de afstand die met een elektrische auto gereden kan worden te beperkt is, volgens een vijfde zijn er in de wijk onvoldoende oplaadmogelijkheden.
- Andere redenen om geen elektrische auto aan te schaffen zijn onder meer dat men niet gelooft dat elektrisch rijden minder vervuילend is (waterstof wordt genoemd als beter alternatief), men rijdt weinig/geen auto, de reeds hoge leeftijd van de respondent en het gebrek aan trekkracht (i.v.m. caravan) van een elektrische auto.



Figuur 10: Wat weerhoudt u ervan om een elektrische auto aan te schaffen? (alleen inwoners zonder elektrische auto, n=424)

*“Ik rijd heel weinig auto.”*

*“Wil op waterstofgas over gaan omdat die wel goed mijn caravan kunnen trekken.”*

*“Elektrisch rijden heeft niet de toekomst. Het maken van de auto, het rijden op stroom van een (kolen) centrale en het afvoeren van de auto en accu's is behoorlijk milieubelastend. Waterstof is de toekomst.”*

*“Door leeftijd geen andere auto meer.”*



# Tot slot

Ten slotte is de panelleden gevraagd of zij tips hebben over vernieuwing in het verkeer en vervoer van de Capelle aan den IJssel. Hieronder is een selectie van de gegeven suggesties weergegeven:

*“Van individueel naar groepsvervoer. Het moet aantrekkelijker worden om de auto te laten staan. Park shuttle Rivium is goed. Eigenlijk voor heel Capelle. Meer elektrisch rijden aanmoedigen door het voor te doen. Is goed voor het milieu en leefomgeving.”*

*“Onbemenste /zelfrijdende minibusjes die de wijken verbinden a la Rivium met knooppunt bij het stadsplein. Te starten met route station Schollebaar via Schollebos (kabel en leidingenstrook) naar stadsplein.”*

*“Zondags busvervoer. Het IJssellandziekenhuis is op zondag niet te bereiken met openbaar vervoer.”*

*“Fietsers en OV bovenaan stellen als uitgangspunt bij vernieuwing en besluitvorming. Elektrische auto's is niet automatisch de oplossing. Al die stroom moet ook weer ergens vandaan komen en het netwerk kan dat helemaal niet aan zonder zeer hoge investeringen.”*

*“Zorg voor waterstof voorzieningen voor het gebruik van auto's.”*

*“Toch nog eens bekijken of het Capelse deel van de metro, m.n. aan de Prins Alexanderlaan, niet ondergronds kan. In de jaren 60 was het blijkbaar te duur, maar de kosten ervan (verkeersopstoppingen, bijbehorende milieuvervuiling, aanrijdingen) zijn er nog steeds.”*

*“Collectieve laadlocaties, beperken van parkeren voor de deur (en dus: rijden in woonerven) d.m.v. parkeerparkeer, infra-voorbereiding op collectief elektrisch autogebruik, meer ruimte en scheiding op fietspaden voor gewoon en elektrisch fietsen, brommers van het fietspad af, vrije fietspaden met minder kruisingen voor speedpedelecs, één pasje voor elektrisch parkeren/OV/fietsparkeren, collectief elektronisch transportsysteem voor goederen vanaf de hoofdwegen naar winkels en bedrijventerreinen in Capelle, regionaal overleg voor eenduidig systeem.”*

*“Meer laadpalen plaatsen. De groei in elektrisch auto's is namelijk groot. Zonnepanelen en opslag van elektriciteit stimuleren door subsidies.”*

