

BURGERPANEL LANSINGERLAND

Resultaten peiling Uitgangspunten Verkeersbeleid

januari 2015

Inleiding

Deze nieuwsbrief beschrijft de resultaten van de peiling met het burgerpanel van Lansingerland over de uitgangspunten en ambities van het verkeersbeleid. De peiling is uitgevoerd door I&O Research in opdracht van de gemeente Lansingerland. De uitkomsten van de peiling worden door de gemeente gebruikt om het verkeersbeleid in Berkel en Rodenrijs verder vorm te geven.

De gemeenteraad van Lansingerland heeft de leden van het burgerpanel uitgenodigd om mee te denken over het verkeersbeleid door het invullen van een online vragenlijst. Daarnaast was de vragenlijst via een link op de website van de gemeente ook beschikbaar voor inwoners en andere betrokkenen die geen lid zijn van het panel. De volledige vragenlijst is opgenomen als bijlage 2.

Deelnemers konden tussen 6 en 18 januari 2015 de vragenlijst invullen. Aan de peiling hebben 751 panelleden deelgenomen. Daarnaast hebben 411 respondenten deelgenomen aan de open enquête. In totaal werd de vragenlijst door 1.162 inwoners ingevuld. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de respons per kern.

Een groot deel van de respons is afkomstig uit de open enquête. Daarom is onderzocht of de antwoorden van deze groep significant afwijken van de panelleden. Dit geldt voor een aantal stellingen. In bijlage 1 is zichtbaar gemaakt waar de mening van de deelnemers aan de open enquête afwijkt van de mening van de panelleden. De antwoorden van de panelleden geven een goede indicatie van de mening van de gehele bevolking. De percentages in het rapport zijn soms op gemeenteniveau en soms op het niveau van de kernen weergegeven. Bij de weergave op gemeenteniveau zijn de resultaten gevormd door een (gewogen) gemiddelde van beide groepen.

Om onder- en oververtegenwoordiging op basis van leeftijd, geslacht en kern te corrigeren zijn de uitkomsten van deze kenmerken gewogen.

Algemeen

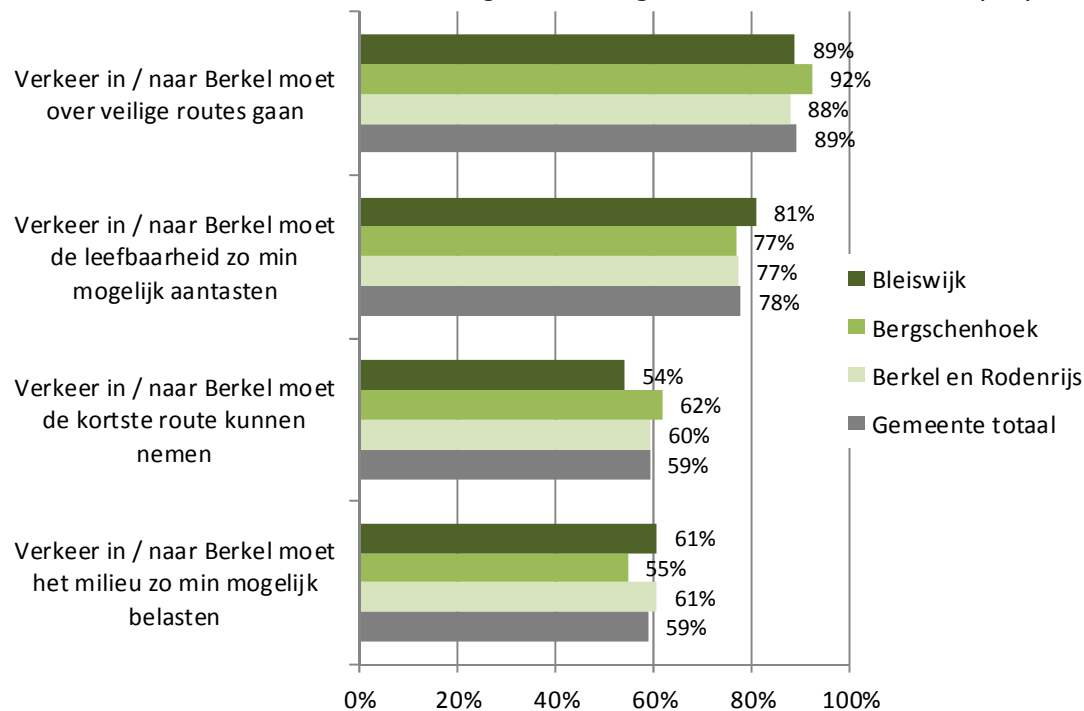
Als eerste konden de respondenten aangeven in hoeverre zij het eens zijn met een viertal stellingen over verkeer in Berkel. Deze stellingen gingen over de aspecten duurzaamheid/milieuvriendelijkheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Op deze aspecten is verderop in de vragenlijst verder ingegaan.

Rond de negentig procent van de respondenten vindt dat verkeer in en naar Berkel over veilige routes moet gaan, ongeveer tachtig procent vindt dat het verkeer de leefbaarheid zo min mogelijk moet aantasten. Zowel de kortste route moeten nemen, als het milieu zo min mogelijk belasten is belangrijk voor 59 procent van de respondenten.

Tussen de verschillende kernen is weinig verschil. Respondenten uit Bleiswijk vinden het nemen van de kortste route in/naar Berkel met 54 procent minder belangrijk dan respondenten uit de andere kernen, voor respondenten uit Bergschenhoek geldt dat voor het ontlasten van het milieu (zie figuur 1).

Figuur 1

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over verkeer in Berkel? (% (zeer) mee eens)



De respondenten is gevraagd om door middel van een top 3 aan te geven welke aspecten zij het meest van belang vinden bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel. Uit deze prioritering is de volgende rangorde gekomen:

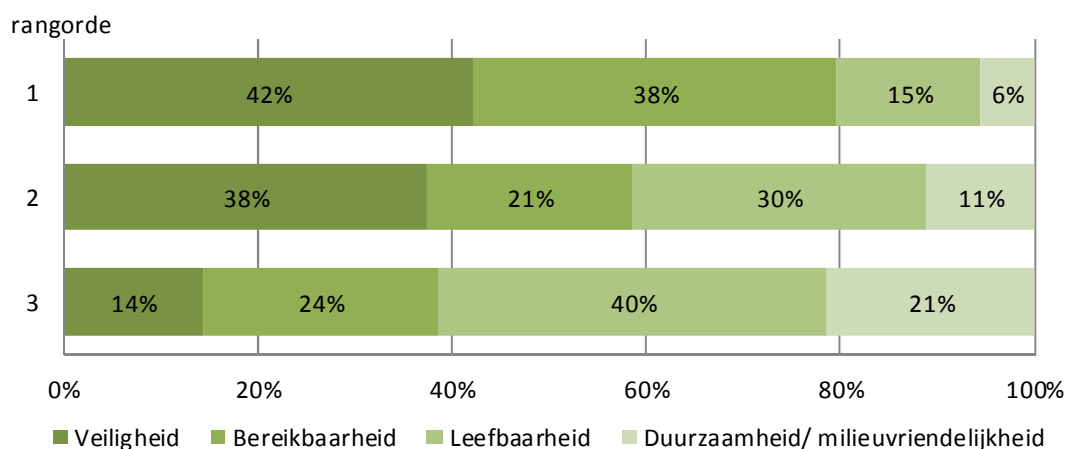
- 1 Veiligheid
- 2 Bereikbaarheid
- 3 Leefbaarheid
- 4 Duurzaamheid/milieuvriendelijkheid.

In figuur 2 is weergegeven hoeveel procent van de respondenten de genoemde aspecten op respectievelijk de eerste, tweede en derde plaats zetten. Het aspect *veiligheid* is door 42 procent op de eerste plaats gezet, door 38 procent op de tweede plaats en door 14 procent op plaats drie. Het aspect *bereikbaarheid* is door 38 procent als belangrijkste aangemerkt, een vijfde (21%) zetten bereikbaarheid op plaats twee en een kwart (24%) op de derde positie. *Leefbaarheid* is door vijftien procent van de respondenten aangemerkt als belangrijkste, dertig procent zette het op de tweede plaats en veertig procent op plaats drie. Tenslotte is *duurzaamheid/milieuvriendelijkheid* voor zes procent het belangrijkste aspect, elf procent koos voor plaats twee en een vijfde (21%) zette het op de derde plaats.

Als er gekeken wordt naar de scores per kern, valt op dat respondenten uit Bergschenhoek het aspect duurzaamheid relatief minder vaak een plaats in de top 3 hebben gegeven (32%, tegenover 38% gemiddeld). Door respondenten uit Berkel en Rodenrijs wordt bereikbaarheid in Berkel iets vaker dan gemiddeld op de eerste plaats gezet.

Figuur 2

Welk aspect vindt u het meest van belang bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel? (Geef een top-3 aan)

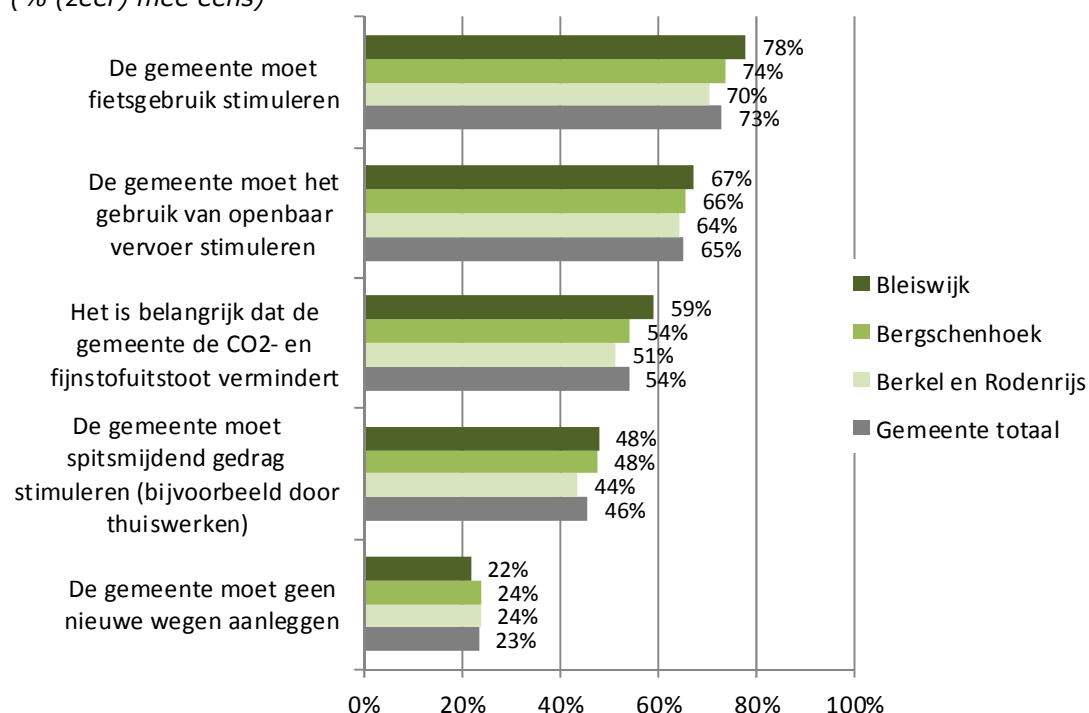


Duurzaamheid en milieuvriendelijkheid

Vervolgens is de respondenten een aantal stellingen voorgelegd over duurzaamheid en milieuvriendelijkheid (figuur 3). Driekwart van de respondenten (73%) vindt dat de gemeente fietsgebruik in Berkel moet stimuleren, twee derde vindt dat de gemeente dit ook voor het openbaar vervoer moet doen (65%). Ruim de helft vindt het belangrijk dat de gemeente de CO₂- en fijnstofuitstoot vermindert, en 46 procent zou graag zien dat spitsmijdend gedrag (zoals thuiswerken) gestimuleerd zou worden. Een kwart (23%) vindt dat de gemeente in Berkel geen nieuwe wegen moet aanleggen. Aan de andere kant is vijftig procent het hier juist (zeer) mee oneens.

Figuur 3

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over duurzaamheid en milieuvriendelijkheid? (% (zeer) mee eens)

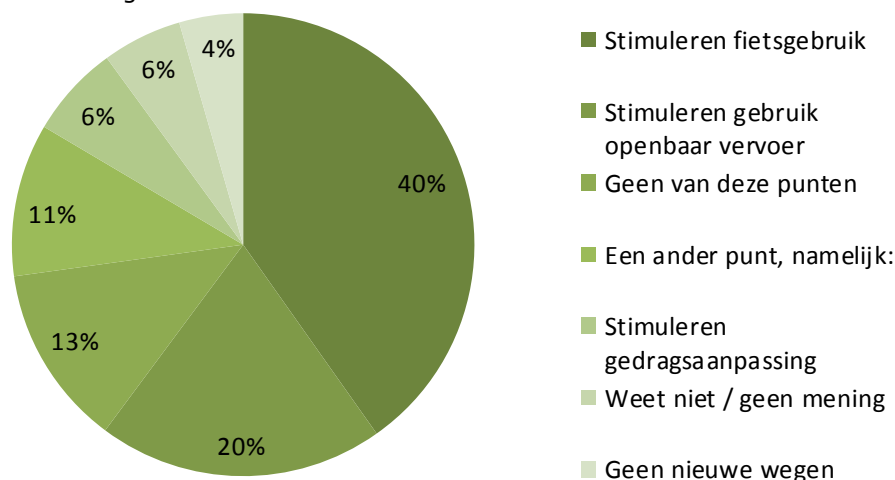


Als we inzoomen op de onderlinge verschillen tussen de kernen, valt op dat respondenten uit Bleiswijk het stimuleren van fietsgebruik en het verminderen van CO₂- en fijnstofuitstoot belangrijker vinden dan respondenten uit Berkel of Bergschenhoek.

De gemeente wil niet alleen weten in hoeverre men het eens is met de genoemde beleidsrichtingen, maar ook welke prioriteit krijgen van de inwoners. Daarom is gevraagd welke van de genoemde aspecten men het meest belangrijk vindt als het om duurzaamheid en milieuvriendelijkheid gaat bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid in Berkel. Hierop geeft veertig procent aan het stimuleren van het fietsgebruik het belangrijkste te vinden. Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer vinden respondenten uit Bleiswijk (27%) belangrijker dan in de rest van Lansingerland.

Figuur 4

Welk van de genoemde aspecten met betrekking tot duurzaamheid en milieuvriendelijkheid vindt u het meest van belang?



Elf procent van de respondenten (voornamelijk inwoners van Berkel en Rodenrijs) noemde een ander aspect van belang voor duurzaamheid en milieuvriendelijkheid. Een groot deel van deze groep noemde in dit kader het omrijden als gevolg van afsluitingen/paaltjes. Ze zijn van mening dat de doorstroming verbeterd moet worden. Hierbij wordt met name het weer openstellen van de Noordeindseweg genoemd:

"Zorg dat het verkeer geen kilometers hoeft om te rijden naar de bestemmingen. Dat scheelt pas echt veel uitstoot en spaart het milieu."

Aan stimuleren van OV-gebruik wordt door sommige respondenten het verbeteren van het OV toegevoegd. Andere respondenten noemde combinaties van de gevraagde aspecten.

Bereikbaarheid

Middels een tiental stellingen konden de respondenten vervolgens aangeven wat volgens hen belangrijk is voor de bereikbaarheid in Berkel (figuur 5). Volgens 94 procent moeten er geschikte routes voor vrachtverkeer komen die woonwijken zoveel mogelijk ontlasten, 85 procent vindt dat de gemeente moet inzetten op de verbetering van de mobiliteit van ouderen. Bijna driekwart (72%) van de respondenten ziet graag meer fietsparkeerplaatsen in het centrum, de helft (52%) vindt dat er daar meer parkeerplaatsen voor auto's moeten komen, en dat er meer fietsroutes naar het centrum van Berkel komen (50%).

Meer openbaar vervoer naar het centrum wordt door 48 procent genoemd, 46 procent ziet graag dat het autoverkeer zoveel mogelijk wordt verdeeld. Het centrum moet volgens 43 procent bereikbaar zijn met korte routes (doorgaande 30 km/h-wegen waar zowel auto's als fietsers gebruik van maken) en 42 procent vindt dat in het verkeersbeleid de fiets het belangrijkste vervoermiddel moet zijn voor verplaatsing binnen de kernen.

De respondenten uit Bleiswijk zijn het vaker eens met met de stelling dat er meer fietsroutes moeten komen in Berkel (61%) en de stelling over bereikbaarheid van het centrum met snelle routes (60%) dan gemiddeld. Respondenten uit Berkel vinden vaker dat er meer fietsparkeerplaatsen in het centrum moeten komen (77%), bijna alle respondenten uit Bergschenhoek vindt dat er geschikte routes voor vrachtverkeer moeten komen (97%).

Figuur 5

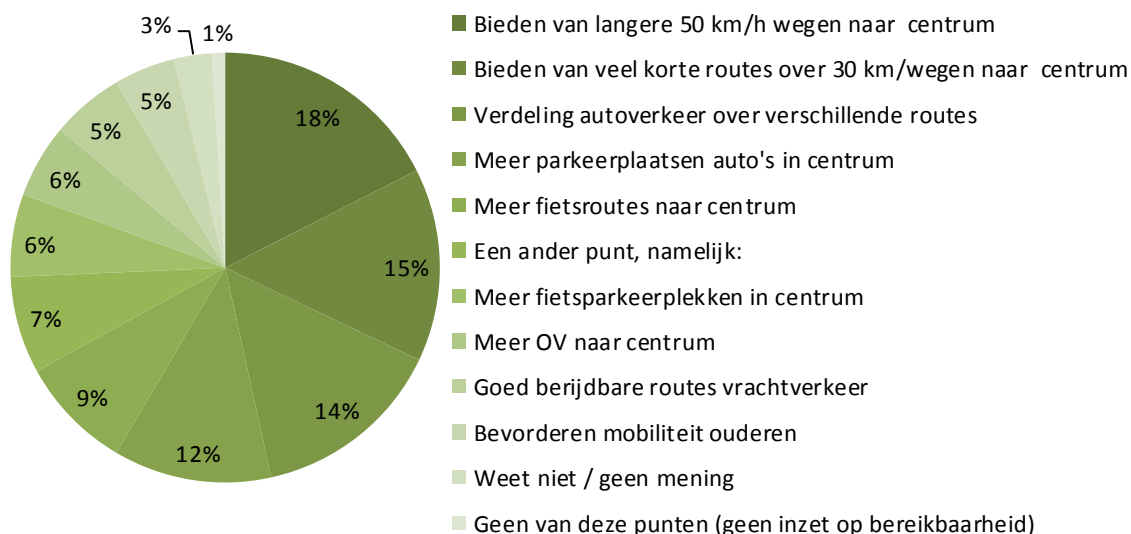
In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over bereikbaarheid in Berkel?
(% (zeer) mee eens)



Op de vraag welke van deze genoemde aspecten men het meest van belang vindt als bereikbaarheid een rol speelt bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel, geeft bijna een vijfde (18%) van de respondenten aan het liefst enkele 50 km/h-wegen naar het centrum te zien. Vijftien procent zegt het bieden van veel korte routes over 30 km/h-wegen naar het centrum het belangrijkste te vinden, en veertien procent ziet graag een betere verdeling van het autoverkeer over verschillende routes (ook 30 km/h-zones).

Figuur 6

Welk van de genoemde aspecten met betrekking tot bereikbaarheid vindt u het meest van belang?



Zeven procent van de respondenten (9 van de 10 hiervan uit Berkel) noemde een ander aspect. Hier worden diverse punten genoemd. De meeste hebben echter betrekking op het weghalen van palen/paaltjes en het ongedaan maken van de afsluiting van de Noordeindseweg. Een respondent vat het zo samen:

"Doe de Noordeindseweg weer open: dit geeft meer veiligheid voor de wijken hierom heen en is meer milieuvriendelijker omdat je sneller op de plaats van bestemming bent en dit minder bezine kost en minder vervuiling oplevert."

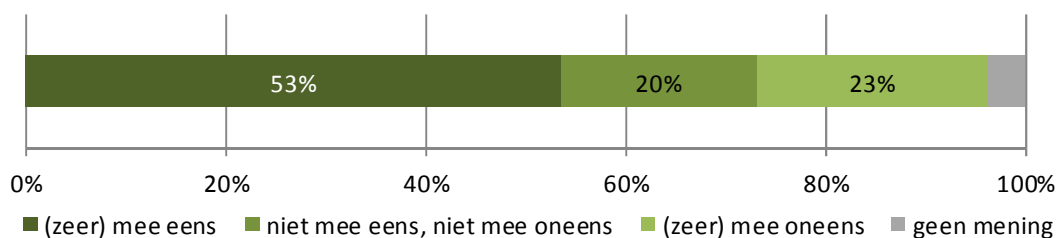
Binnen de kernen zijn er verschillen in welk aspect het belangrijkste wordt gevonden. Respondenten uit Bergschenhoek vinden in Berkel de verdeling van het autoverkeer over verschillende routes het belangrijkste (17%), Berkel ziet graag dat er korte routes over 30 km/h-wegen naar het centrum worden geboden (17%) en door respondenten uit Bleiswijk wordt het bieden van langere 50 km/h-wegen het belangrijkste gevonden (22%).

Leefbaarheid

De respondenten konden aangeven in hoeverre zij het eens zijn met de stelling: *Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30 km/h-zones)*. Ruim de helft (53%) is het hier (zeer) mee eens, een vijfde is het hier niet mee eens en niet mee oneens, en bijna een kwart (23%) is het (zeer) oneens met deze stelling (zie ook figuur 7). Respondenten uit Berkel zijn het vaker oneens met deze stelling (29%) dan gemiddeld in Lansingerland.

Figuur 7

Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30 km/h-zones)



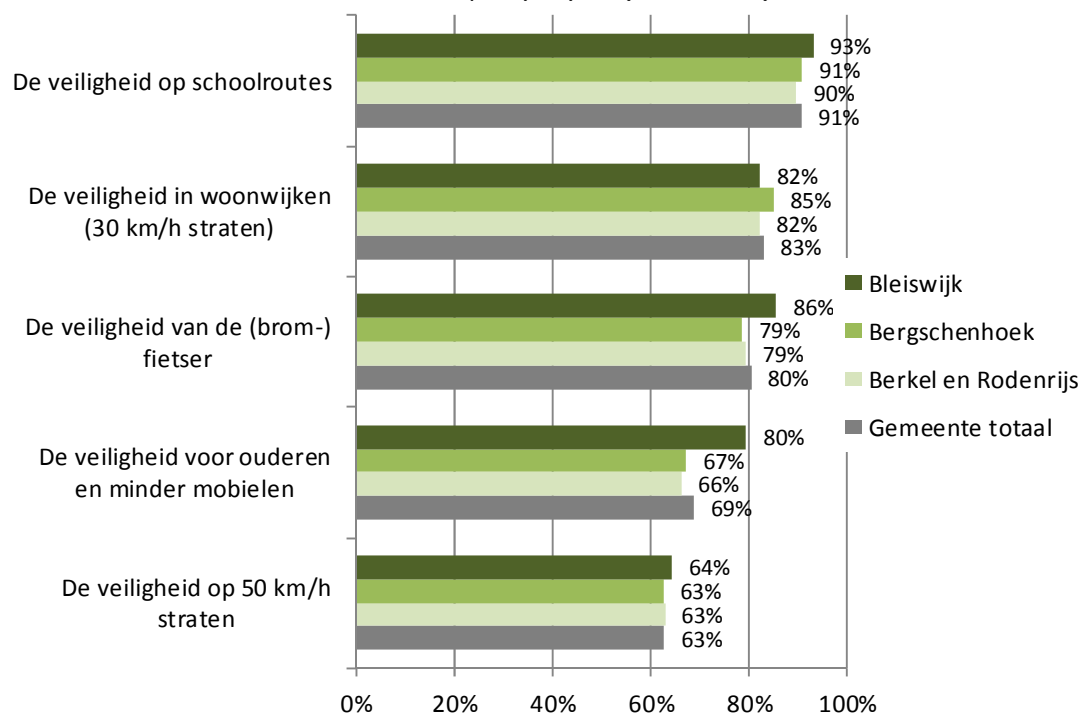
Deze stelling werd ook voorgelegd bij het thema bereikbaarheid. Daar gaf 46 procent aan het (zeer) eens te zijn met de stelling (zie figuur 5). Het verschil met de uitkomst bij het thema leefbaarheid is mogelijk te verklaren door het feit dat de stellingen in een verschillende context zijn voorgelegd.

Verkeersveiligheid

De respondenten kregen een aantal stellingen voorgelegd over verkeersveiligheid in Berkel, zij konden aangeven in hoeverre zij het met deze stellingen eens waren. Ruim negentig procent van de respondenten is het eens met de stelling dat het verkeersbeleid zicht moet richten op de veiligheid op schoolroutes (91%), 83 procent vindt dat de veiligheid in woonwijken aandacht verdient bij het opstellen van verkeersbeleid en tachtig procent ziet graag aandacht voor de veiligheid van (brom)fietzers. Veiligheid voor ouderen en minder mobiele wordt door een kleine zeventig procent aangemerkt, veiligheid op 50 km/h-straten wordt door 63 procent genoemd als aandachtspunt voor het verkeersbeleid (zie figuur 8).

Figuur 8

Het verkeersbeleid moet zich richten op.... (% (zeer) mee eens)

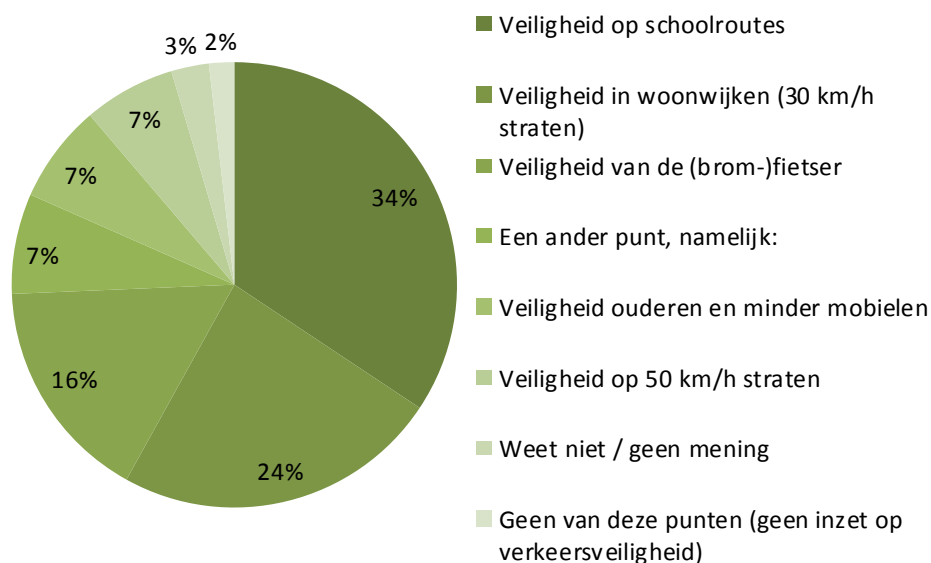


Het opvallendste verschil tussen de kernen is de veiligheid van ouderen en minder mobiele. Van de respondenten uit Bleiswijk vindt tachtig procent dat het verkeersbeleid zich hierop moet richten, ruim tien procent meer dan in de rest van Lansingerland. Ook vindt men in Bleiswijk de veiligheid van (brom)fietzers belangrijker dan in de andere kernen.

Ook op het gebied van verkeersveiligheid konden de respondenten aangeven welk van de genoemde aspecten zij het belangrijkste vinden bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel.

Figuur 9

Welk van de genoemde aspecten met betrekking tot verkeersveiligheid vindt u het meest van belang?



Ruim een derde (34%) van de respondenten geeft aan veiligheid op schoolroutes het belangrijkste te vinden, gevolgd door veiligheid in woonwijken (24%). Veiligheid voor ouderen en minder mobiele en op 50 km/h-wegen worden beide door zeven procent van de respondenten het belangrijkste gevonden. Zeven procent noemt nog een ander aspect. Ook hier worden diverse punten genoemd. Ongeveer een kwart van deze respondenten geeft aan dat de verkeersveiligheid voor alle groepen van belang is. Ook wordt handhaving/controle door meerdere respondenten genoemd als belangrijk punt voor de veiligheid. In Bleiswijk vindt men de veiligheid van (brom)fietzers (19%) en ouderen en minder mobiele (13%) relatief vaker belangrijk dan gemiddeld. In Bergschenhoek wordt veiligheid op schoolroutes (38%) vaker genoemd dan in de rest van Lansingerland.

Tot slot is de respondenten gevraagd naar aanvullende ideeën over speerpunten die in het verkeersbeleid van Berkel naar voren zouden moeten komen. Een derde van de respondenten noemt hier (opnieuw) het ongedaan maken van de afsluiting van de Noordeindseweg. Ook worden er suggesties gedaan op het punt van parkeren, veiligheid en bijvoorbeeld de bereikbaarheid van winkels. De antwoorden op de open vragen zijn aan de gemeente ter beschikking gesteld.

Bijlage 1 - Verschillen antwoorden panelleden en deelnemers via de open link

	% (ZEER) MEE EENS	
	panel	open link
ALGEMEEN (FIGUUR 1)		
Verkeer in / naar Berkel moet ...		
het milieu zo min mogelijk belasten	61% *	54%
de kortste route kunnen nemen	58%	62%
de leefbaarheid zo min mogelijk aantasten	81% *	69%
over veilige routes gaan	90%	88%
DUURZAAMHEID/MILIEUVRIENDELIJKHEID (FIGUUR 3)		
De gemeente moet...		
fietsgebruik stimuleren	75% *	68%
het gebruik van openbaar vervoer stimuleren	67%	62%
spitsmijdend gedrag stimuleren (bijvoorbeeld door thuiswerken)	48% *	40%
geen nieuwe wegen aanleggen	25%	20%
het is belangrijk dat de gemeente de CO2- en fijnstofuitstoot vermindert	57% *	47%
BEREIKBAARHEID (FIGUUR 5)		
Er moet meer openbaar vervoer naar het centrum rijden	48%	50%
Er moeten meer fietsroutes naar het centrum van Berkel komen	51%	49%
Verkeer naar het centrum toe moet via de kortst mogelijke route rijden (via 30 km/h wegen waar auto en fiets samen gebruik van maken)	39% *	53%
Verkeer naar het centrum toe moet via een ring rijden (via 50 km/h wegen met fietspaden)	55% *	45%
Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30km/h-zones)	47%	43%
Er moeten geschikte routes voor vrachtverkeer zijn die woonwijken zoveel mogelijk ontlasten	95%	93%
De gemeente moet inzetten op de verbetering van de mobiliteit van ouderen, bijvoorbeeld door goed begaanbare trottoirs en toegankelijk openbaar vervoer	84%	87%
Er moeten meer parkeerplaatsen voor auto's in het centrum komen	50%	56%
Er moeten meer fietsparkeerplaatsen in het centrum komen	72%	72%
In het verkeersbeleid voor Berkel is de fiets het belangrijkste vervoermiddel voor verplaatsing	43%	40%
LEEFBAARHEID (FIGUUR 7)		
Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30km/h-zones)	55%	49%
VEILIGHEID (FIGUUR 8)		
Het verkeersbeleid moet zich richten op...		
de veiligheid van de (brom-) fietser	81%	80%
de veiligheid op schoolroutes	91%	90%
de veiligheid in woonwijken (30 km/h straten)	84%	81%
de veiligheid op 50 km/h straten	62%	64%
de veiligheid voor ouderen en minder mobiele	69%	68%

* bij de gemarkeerde cijfers is er sprake van een significant verschil tussen panel en open link

Bijlage 2 - Vragenlijst

ALGEMEEN

1. In hoeverre bent u het eens met volgende stellingen over verkeer in Berkel:

	zeer mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	zeer mee oneens	geen mening
Verkeer in naar Berkel moet het milieu zo min mogelijk belasten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeer in / naar Berkel moet de kortste route kunnen nemen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeer in / naar Berkel moet leefbaarheid zo min mogelijk aantasten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeer in / naar Berkel moet over veilige routes gaan	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2. Kunt u door middel van een top 3 aangeven welk aspect u het meest van belang vindt bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeerbeleid van Berkel.

Het belangrijkste aspect kunt een '1' geven, het op-één-na belangrijkste aspect een '2' en het minst belangrijke aspect een '3'.

Duurzaamheid/milieuvriendelijkheid
Bereikbaarheid
Leefbaarheid
Veiligheid

3. In hoeverre bent u het eens met volgende stellingen over duurzaamheid en milieuvriendelijkheid:

	zeer mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	zeer mee oneens	geen mening
De gemeente moet fietsgebruik stimuleren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De gemeente moet het gebruik van openbaar vervoer stimuleren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De gemeente moet spitsmijdend gedrag stimuleren (bijvoorbeeld door thuiswerken)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De gemeente moet geen nieuwe wegen aanleggen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is belangrijk dat de gemeente de co2- en fijnstofuitstoot vermindert	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Kunt u aangeven welk aspect u het meest van belang vindt als duurzaamheid en milieuvriendelijkheid een rol spelen bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid?

Maximaal één antwoord mogelijk.

- ☐ Stimuleren fietsgebruik
- ☐ Stimuleren gebruik openbaar vervoer
- ☐ Stimuleren gedragsaanpassing (buiten de spijstijden reizen)
- ☐ Afzien van aanleg nieuwe wegen
- ☐ Een ander punt, namelijk:

--

- ☐ Geen van deze punten (geen inzet op duurzaamheid en milieuvriendelijkheid)
- ☐ Weet niet / geen mening

5. In hoeverre bent u het eens met volgende stellingen over bereikbaarheid in Berkel:

	zeer mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	zeer mee oneens	geen mening
Er moet meer openbaar vervoer naar het centrum rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er moeten meer fietsroutes naar het centrum van Berkel komen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het centrum moet bereikbaar zijn met <u>korte routes</u> (doorgaande 30 km/h-wegen waar auto en fiets samen gebruik van maken)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het centrum moet bereikbaar zijn met snelle routes (enkele 50 km/h wegen met fietspaden)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30km/h-zones)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er moeten geschikte routes voor vrachtverkeer zijn die woonwijken zoveel mogelijk ontlasten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De gemeente moet inzetten op de verbetering van de mobiliteit van ouderen, bijvoorbeeld door goed begaanbare trottoirs en toegankelijk openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er moeten meer parkeerplaatsen voor auto's in het centrum komen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er moeten meer fietsparkeerplaatsen in het centrum komen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
In het verkeersbeleid is de fiets het belangrijkste vervoermiddel voor verplaatsing binnen de kernen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Kunt u aangeven welk aspect u het meest van belang vindt als bereikbaarheid een rol speelt bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel?

Maximaal één antwoord mogelijk.

- ☐ Bieden van veel korte routes over 30 km/wegen naar het centrum
- ☐ Bieden van enkele 50 km/h wegen naar het centrum
- ☐ Verdeling van het autoverkeer over verschillende routes (ook 30km/h-zones)
- ☐ Goed berijdbare routes voor vrachtverkeer
- ☐ Meer openbaar vervoer naar het centrum
- ☐ Meer fietsroutes naar het centrum
- ☐ Bevorderen mobiliteit ouderen
- ☐ Meer parkeerplekken voor de auto in het centrum
- ☐ Meer fietsparkeerplekken in het centrum
- ☐ Een ander punt, namelijk:

- ☐ Geen van deze punten (geen inzet op bereikbaarheid)
- ☐ Weet niet / geen mening

7. In hoeverre bent u het eens met volgende stelling over de effecten van het verkeer op leefbaarheid in Berkel:

	zeer mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	zeer mee oneens	geen mening
Autoverkeer moet zoveel mogelijk worden verdeeld (ook naar 30km/h-zones)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. In hoeverre bent u het eens met volgende stellingen over verkeersveiligheid in Berkel:

	zeer mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	mee oneens	zeer mee oneens	geen mening
Het verkeersbeleid moet zich richten op de veiligheid van de (brom-) fietser	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het verkeersbeleid moet zich richten op de veiligheid op schoolroutes	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het verkeersbeleid moet zich richten op de veiligheid in woonwijken (30 km/h straten)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het verkeersbeleid moet zich richten op de veiligheid op 50 km/h straten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het verkeersbeleid moet zich richten op de veiligheid voor ouderen en minder mobiele	☐	☐	☐	☐	☐	☐

9. Kunt u aangeven welk aspect u het meest van belang vindt als veiligheid een rol speelt bij de ontwikkeling van uitgangspunten voor het verkeersbeleid van Berkel?

Maximaal één antwoord mogelijk.

- ☐ Veiligheid van de (brom-)fietser
- ☐ Veiligheid op schoolroutes
- ☐ Veiligheid in woonwijken (30 km/h straten)
- ☐ Veiligheid op 50 km/h straten
- ☐ Veiligheid ouderen en minder mobiele
- ☐ Een ander punt, namelijk:

- ☐ Geen van deze punten (geen inzet op verkeersveiligheid)
- ☐ Weet niet / geen mening

10. Heeft u nog andere of aanvullende ideeën over de speerpunten die in het verkeersbeleid van Berkel naar voren zouden moeten komen?

ACHTERGRONDVRAGEN

11. Bent u man of vrouw?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw

12. Wat is uw geboortjaar?

13. Bent u in het bezit van één of meerdere auto's?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

14. Bent u in het bezit van één of meerdere fietsen?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

15. Welke situatie is voor u van toepassing?

- ☐ ik woon met partner en 1 of meer thuiswonende kinderen
- ☐ ik woon met partner zonder thuiswonende kinderen
- ☐ ik woon met 1 of meer kinderen, maar zonder partner
- ☐ ik woon in bij ouder(s), verzorger(s) / bij broer(s) of zuster(s) / bij andere familie
- ☐ andere woonsituatie, namelijk:
- ☐ ik woon alleen

16. Wat is uw postcode?

--	--	--	--	--	--

17. Heeft u nog een opmerking over iets wat u belangrijk vindt of een aanvulling over iets dat in deze vragenlijst niet aan de orde is gekomen?

--

Bijlage 3 – Respons naar kern

	PANELLEDEN	OPEN LINK	TOTAAL
Bergschenhoek	241	22	263
Berkel en Rodenrijs	398	383	781
Bleiswijk	112	6	118
Totaal gemeente	751	411	1.162