

Rapport

PRIKKER OP DE KAART

Moerkapelle gemeente Zuidplas

COLOFON

Titel:	Prikker op de kaart
Subtitel:	Moerkapelle gemeente Zuidplas
Opdrachtgever:	Gemeente Zuidplas Annet Oosterlaan
Opdrachtnemer:	DTV Consultants B.V. Carl Stolz
Datum:	20 december 2019
Kenmerk:	190268/Moerkapelle/Cst
Status rapport:	DEFINITIEF

INTRODUCTIE	3
1 PRIKKER OP DE KAART MOERKAPELLE IN VOGELVLUCHT	5
1.1 Verdeling Inzendingen	5
1.2 Leeftijd	6
1.3 Waar komen de meldingen vandaan?	6
2 BELANGRIJKSTE LOCATIES	8
3 WAT VINDEN RESPONDENTEN BELANGRIJK?	12
4 ROL VAN VERKEERSDEELNEMERS	14
4.1 Profielen gedupeerden en veroorzakers	14
5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	18
EXTERNE BIJLAGE	20

INTRODUCTIE

Deze rapportage bevat een samenvatting van de resultaten van de enquête “Prikker op de Kaart” voor Moerkapelle, gemeente Zuidplas. Prikker op de Kaart is een enquête waarmee deelnemers op een kaart kunnen aangeven op welke plaatsen ze het onveilig vinden. Het is dus een tool waarmee subjectieve verkeersveiligheid in kaart gebracht kan worden als aanvulling op data op basis van objectieve verkeersveiligheid (ongevallendata).

Gemeente Zuidplas heeft ons gevraagd om Prikker op de Kaart op Moerkapelle toe te passen toe te passen na een eerder onderzoek in Zevenhuizen en Moordrecht.

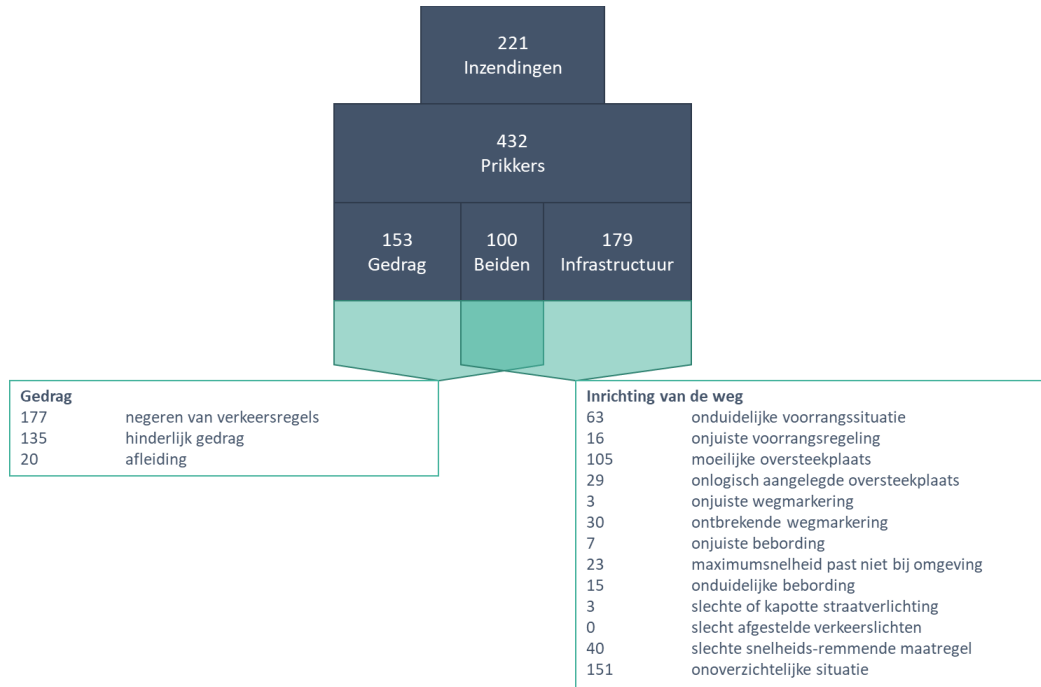
De ruwe data en data-analyse bevinden zich in een aparte bijlage los van dit document.

IN VOGELVLUCHT

1 PRIKKER OP DE KAART MOERKAPELLE IN VOGELVLUCHT

1.1 VERDELING INZENDINGEN

Er waren 221 inzendingen en 432 prikkers. In afbeelding 1 is te zien wat de hoofdonderwerpen waren van deze prikkers.



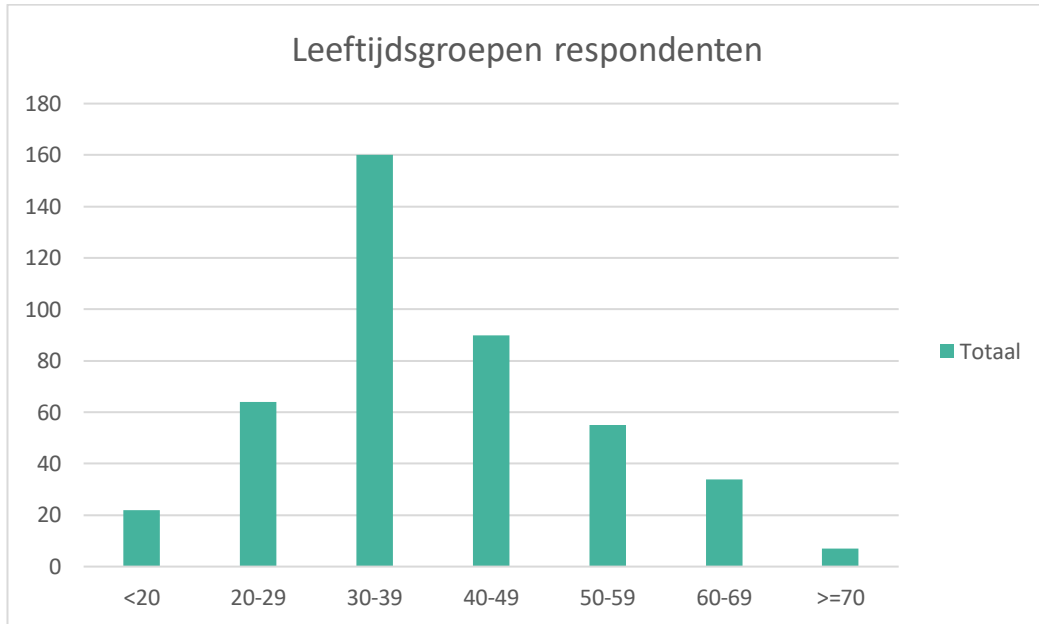
afbeelding 1 Inzendingen en prikkers

Van 432 prikkers hadden er 134 betrekking op de gehele straat, 90 op de specifieke locatie en 208 op het gebied rondom de locatie.

Van de 221 inzendingen zijn er 165 respondenten met kinderen, waarvan 95 met kinderen in het basisonderwijs en 91 specifiek het basisonderwijs in Moerkapelle. Er zijn 22 respondenten met kinderen in het voortgezet onderwijs en 20 respondenten met kinderen die een MBO, HBO of universitaire opleiding volgen.

1.2 LEEFTIJD

De meeste respondenten zijn uit de categorie 30-39 jaar en vervolgens uit de categorie 40-49 jaar, zo is te zien in afbeelding 2.



afbeelding 2 Verdeling prikkers per leeftijdsgroep

1.3 WAAR KOMEN DE MELDINGEN VANDAAN?

De meeste meldingen komen vanuit de verspreide bebouwing Jonge Veenen (154) en vervolgens uit de kern Moerkapelle (95) en verspreide bebouwing Moerkapelle (80).

Buurtnaam volgens CBS	Aantal meldingen
Grensgebied	13
Jonge Veenen	154
Kern Moerkapelle	95
Verspreide bebouwing Moerkapelle	80
Moerkapelle-Oost	57
Moerkapelle-West	19
Moerkapelle kassengebied	8
Wilde Veenen	3
Bedrijventerrein Moerkapelle	3
Totaal	432

afbeelding 3 Inzendingen per wijk in Moerkapelle

TOP 5 LOCATIES

2 BELANGRIJKSTE LOCATIES

In eerdere onderzoeken voor de gemeente Zuidplas (Zevenhuizen en Moordrecht), lukte het om met een simpel cluster algoritme een top 5 samen te stellen. In de kern Moerkapelle is dat iets lastiger. Alle clusters uit de top vijf lijken een “satelliet” te hebben: een kleiner cluster van meldingen een stukje verderop. Dit is goed te zien in de heat map in (externe) bijlage 1. In de analyse blijkt echter dat bij de meldingen is ingevuld dat deze gaan over “de specifieke locatie”. Alleen bij de nummer 1 geldt dat het bij 2/3 van de meldingen om “het gebied rondom deze locatie” gaat. Bij de meldingen ten oosten en westen van dit punt geldt ook dat het om het gehele gebied of de gehele straat gaat. Daarom nemen we de naastliggende meldingen ten westen (1W) en ten Oosten (1O) van deze locatie mee in de top vijf als onderdeel van de nummer 1. De nummer 1 in de lijst is bestaat dus in deze rapportage dus altijd uit de locatie zelf, en de clusters ten oosten en ten westen van dit punt.

In afbeelding 4 is te zien dat voor de nummer 1 in de lijst, samen met de meldingen ten oosten en ten westen daarvan, de meeste meldingen over voetgangers gaan. Dit is bijzonder omdat bij de meeste onderzoeken de fietser het vaakst genoemd wordt. Mogelijk is dit het gevolg van het ontbreken van (goede) voetgangersvoorzieningen. Bij de nummer 3 op de lijst is het aandeel voetgangers in de meldingen ook relatief hoog maar wel lager dan het aandeel fietsers.

De nummer vijf is ook een bijzondere vermelding waard. Op deze locatie worden kwetsbare weggebruikers niet als voornaamste gedupeerde genoemd. In plaats daarvan wordt bij 18 van de 19 meldingen aangegeven dat het er onveilig is voor de auto.

Positie	Aantal punten binnen 100 meter	Locatie	Fiets	Voet
1	36	Achterzoom-Koningsspil-Kruilier	30	35
1W	17	Voorzoom-Koningsspil	12	14
1O	8	Koningsspil	7	8
2	36	Noordeinde - Moerkapelse Zijde	34	23
3	23	Koningsspil tussen Jonkheer van der Welstraat en Blokvang	19	18
4	23	Julianastraat, Ambachtstraat	21	6
5	19	Moerkapelse Zijde ter hoogte van Rotte	7	5

Afbeelding 4 De vijf meest genoemde locaties met als lijdend voorwerp kwetsbare weggebruiker

In de tabel in afbeelding 5 is te zien dat op alle locaties de auto de voornaamste veroorzaker is. Op de nummer 1 positie en ten oosten en westen daarvan, spelen bus en vrachtverkeer nauwelijks een rol. Op locaties 2 en 5 is het aandeel bus en vrachtverkeer wel beduidend hoger. Op de nummer 4 locatie geldt dit alleen voor vrachtverkeer.

Positie	Aantal punten binnen 100 meter	Locatie	Auto	Bus	Vracht
1	36	Achterzoom-Koningsspil-Kruilier	36	4	5
1W	17	Voorzoom-Koningsspil	16	0	4
1O	8	Koningsspil	7	0	0
2	36	Noordeinde - Moerkapelse Zijde	30	12	13
3	23	Koningsspil tussen Jonkheer van der Welstraat en Blokvang	22	0	4
4	23	Julianastraat, Ambachtstraat	23	2	13
5	19	Moerkapelsezijde ter hoogte van Rotte	15	9	11

Afbeelding 5 De vijf meest genoemde locaties op veroorzaker auto, bus en vrachtauto

In de tabel in afbeelding 6 wordt voor de top 5 de vraag beantwoord of respondenten van mening zijn dat de verkeersonveiligheid veroorzaakt wordt door gedrag (links), inrichting van de weg (rechts) of beide (midden). Een ruime meerderheid geeft in ieder geval aan dat er sprake is van een oorzaak in de inrichting van de weg of omgeving. Locaties 1O (Oost) en 3 geven ten opzichte van de overige locaties een hoge uitslag op de gedragscomponent.

Positie	Locatie	Gedrag	Beide	Weg
1	Achterzoom-Koningsspil-Kruilier	19%	33%	47%
1W	Voorzoom-Koningsspil	13%	63%	25%
1O	Koningsspil	53%	29%	18%
2	Noordeinde - Moerkapelse Zijde	22%	25%	53%
3	Koningsspil tussen Jonkheer van der Welstraat en Blokvang	57%	26%	17%
4	Julianastraat, Ambachtstraat	26%	9%	65%
5	Moerkapelsezijde ter hoogte van Rotte	11%	32%	56%

Afbeelding 6 De meest genoemde locaties op oorzaak in gedrag of weg/infrastructuur

Omdat de meldingen vanuit verschillende perspectieven worden gedaan, is het zonder locatie-inspectie niet mogelijk om op basis van de data aanbevelingen te doen voor herinrichting. Hiervoor is een deskundigenoordeel noodzakelijk waarbij de ruwe data ter controle kan worden gebruikt. Gemene deler is dat het vooral gaat om overzichtskwesties. Bij locaties 1O en 3 speelt gedrag een aanmerkelijk grotere rol dan op de overige locaties.

Ter controle is een tweede clustermethode getest met een heat maps. Deze is in bijlage 1 toegevoegd en als externe bijlage. Hier komen ook dezelfde locaties uit de top 5 bovendrijven maar is duidelijk de “satelietwerking” te zien: naast elk punt in de top vijf is een ander punt met veel meldingen te zien. Het clusteralgoritme in ons GIS-programma wijkt op punten af van het clusteralgoritme in deze rapportage.

3 WAT VINDEN RESPONDENTEN BELANGRIJK?

De verdeling van punten over de verschillende oorzaken van verkeersonveiligheid is te zien in onderstaande afbeelding. De meeste punten worden toegekend aan te hard rijden (31%) gevolgd door onveilige oversteeksituatie voetgangers (15%) en overzichtelijkheid ten gevolge van foutgeparkeerde (vracht)auto's (13%). De oversteekbaarheid van voetgangers krijgt meer dan twee keer zoveel punten als in bijvoorbeeld Moordrecht en is ook zeker een issue bij locaties 1 en 3.



afbeelding 7 Verdeling punten over verschillende onderwerpen

ROL VERKEERSDEELNEMERS

4 ROL VAN VERKEERSDEELNEMERS

4.1 PROFIELEN GEDUPEERDEN EN VEROORZAKERS

Over alle data, de prikkers, is een beeld beschikbaar van welke verkeersdeelnemers gezien worden als gedupeerden en/of veroorzakers van de onveilige situatie. Bij de vragen die hierover gesteld werden konden meerdere opties worden aangevinkt. De optelling over de kolommen valt dus hoger uit dan het aantal prikkers.

In de tabel in afbeelding 8 is een regulier beeld te zien waarbij fietsers als voornaamste gedupeerde worden gezien en auto's als veroorzaker. In de top 5 zijn hierop echter uitzonderingen te zien.

Alle data	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	339	101
Voetgangers	257	26
Bromfietsers	154	72
Auto	231	381
Bus	70	66
Vrachtauto	82	146
Anders	30	51
Aantal meldingen is 432		

Afbeelding 8 Verdeling gedupeerden en veroorzakers in alle data

De hiernavolgende tabellen tonen dezelfde statistieken voor elk van de locaties in de top 5.

In afbeelding 9, 10 en 11 zijn achtereenvolgens de nummer 1 en de locaties ten westen en ten oosten van dit punt te zien. Opvallend aan deze locaties is dat voetgangers worden genoemd als voornaamste gedupeerde. Wel geldt dat de auto duidelijk als veroorzaker naar voren komt. Op de locatie zelf worden ook relatief (ten opzichte van alle data) vaak fietsers als veroorzaker genoemd.

Achterzoom-Koningsspil-Kruilier	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	30	17
Voetgangers	35	10
Bromfietsers	3	6
Auto	5	36
Bus	0	4
Vrachtauto	0	5
Anders	3	2
Aantal meldingen is 36		

Afbeelding 9 Verdeling gedupeerden en veroorzakersnummer 1 locatie

Voorzoom-Koningsspil	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	12	3
Voetgangers	14	1
Bromfietsers	5	3
Auto	6	16
Bus	1	0
Vrachtauto	3	4
Anders	5	0
Aantal meldingen is 17		

Afbeelding 10 Verdeling gedupeerden en veroorzakers ten westen van nummer 1 locatie

Koningsspil	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	7	3
Voetgangers	8	1
Bromfietsers	2	0
Auto	0	7
Bus	0	0
Vrachtauto	0	0
Anders	1	1
Aantal meldingen is 8		

Afbeelding 11 Verdeling gedupeerden en veroorzakers ten oosten van nummer 1 locatie

Opvallend aan de nummer 2 (afbeelding 12) is dat naast fietsers ook de auto vaak als gedupeerde wordt genoemd, nog vaker dan bijvoorbeeld voetgangers. Wel worden fietsers als voornaamste gedupeerde genoemd. Dat is aanmerkelijk vaker het geval dan over alle data. Naast de auto worden ook bus en vrachtauto vaker genoemd

Noordeinde - Moerkapelse Zijde	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	34	5
Voetgangers	23	1
Bromfietsers	23	4
Auto	31	30
Bus	18	12
Vrachtauto	15	13
Anders	3	6
Aantal meldingen is 36		

Afbeelding 12 Verdeling gedupeerden en veroorzakers nummer 2 locatie

Bij de nummer 3 van de lijst (afbeelding 13) worden kwetsbare verkeersdeelnemers het vaakst genoemd als gedupeerde met een relatief hoog aantal voetgangers. De auto is hier de voornaamste veroorzaker.

Koningsspil tussen Jonkheer van der Welstraat en Blokvang	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	18	7
Voetgangers	17	2
Bromfietsers	5	5
Auto	8	21
Bus	1	0
Vrachtauto	2	4
Anders	0	3
Aantal meldingen is 23		

Afbeelding 13 Verdeling gedupeerden en veroorzakers nummer 3 locatie

Bij de nummer vier (afbeelding 14) wordt de auto bijna net zo vaak als gedupeerde genoemd als fietsers. Voetgangers worden minder vaak genoemd dan gemiddeld.

Julianastraat, Ambachtstraat	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	21	4
Voetgangers	6	0
Bromfietsers	12	4
Auto	20	23
Bus	4	2
Vrachtauto	11	13
Anders	0	0
Aantal meldingen is 23		

Afbeelding 14 Verdeling gedupeerden en veroorzakers nummer 4 locatie

Op locatie nummer vijf wordt de auto het vaakst als gedupeerde genoemd en bovendien aanmerkelijk vaker dan fietsers. Dat is bijzonder ten opzichte van de totale dataset maar ook andere prikkers op de kaart. Het lijkt hier aannemelijk dat er problemen zijn met ruimte en overzicht. Dit is te zien in afbeelding 15. Opvallend is dat als gedupeerde en veroorzaker ook de vrachtauto wordt genoemd terwijl deze hier niet mogen rijden. Mogelijk is er tussen de vooraankondiging (verbod over 1 km) en het daadwerkelijke verbod onvoldoende mogelijkheid om te corrigeren maar het kan ook zijn dat het verbod bewust wordt overtreden.

Moerkapelse Zijde ter hoogte van Rotte	Gedupeerde	Veroorzaker
Fietsers	7	1
Voetgangers	5	0
Bromfietsers	5	0
Auto	17	14
Bus	10	9
Vrachtauto	10	11
Anders	1	4
Aantal meldingen is 19		

Afbeelding 15 Verdeling gedupeerden en veroorzakers nummer 5 locatie

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Uit de verzamelde prikkers blijkt dat respondenten hun aandacht vooral richten op inrichtingsaspecten. Dit lijkt op de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken in Zevenhuizen en Moordrecht.

De volgende bijzonderheden zijn gevonden in Moerkapelle.

- Alle top 5 locaties hebben een kleiner maar nog steeds aanzienlijk cluster in de nabijheid. Zie hiervoor bijlage 1. Voor de nummer 1 zijn deze “satellietlocaties” in deze rapportage uitgewerkt omdat hier vaker het hele gebied of de gehele straat als probleemlocatie werden genoemd. Er zijn relatief gezien minder grote clusters in Moerkapelle dan in Zevenhuizen en Moordrecht, maar aan de andere kant zijn er in de buurt van de top vijf, altijd middelgrote tot grote clusters te zien (6 tot 15 meldingen). Daarmee zijn de meldingen dus iets minder locatie-specifiek.
- Bij een aantal locaties wordt de voetganger vaker genoemd dan fietsers als gedupeerde. Dit is in eerdere edities van Prikker op de Kaart nog niet eerder gezien. Het gaat om nieuwbouwlocaties.
- Ook de auto wordt in een aantal gevallen het vaakst genoemd als voornaamste gedupeerde.

Het eerste punt leidt tot de aanbeveling om bij een lokale schouw verder te kijken dan de specifieke locatie in de top 5. De heat map in bijlage 1 geeft daar richting aan, zoals samengevat in onderstaande tabel.

Locatie	Aanvullende schouwrichting
1. Achterzoom-Koningsspil-Kruillier	Oostwaarts en westwaarts
2. Noordeinde - Moerkapelse Zijde	Westwaarts
3. Koningsspil tussen Jonkheer van der Welstraat en Blokvang	Noordwaarts en zuidwaarts
4. Julianastraat, Ambachtstraat	Noortwaarts en zuidwaarts
5. Moerkapelsezijde ter hoogte van Rotte	Westwaarts

Afbeelding 16 Verdeling gedupeerden en veroorzakers nummer 5 locatie

De subjectieve gegevens en de belangrijkste locaties die hieruit naar voren komen, zijn een belangrijke bron van informatie: waar zit voor inwoners de pijn? Voor het nemen van maatregelen kan ondersteunende informatie behulpzaam zijn in de vorm van objectieve verkeersveiligheidsdata. Dit kan worden uitgevoerd door de prikkerdata te koppelen aan ongevallendata of door op de verschillende locaties conflictobservaties uit te voeren.

BIJLAGEN

EXTERNE BIJLAGE

Heat map: heat map meldingen in Moerkapelle (hieronder een voorbeeld).

