

Gladheidbestrijding

Peiling onder digitaal stadspanel

Inhoudsopgave

1	<u>Inleiding</u>	3
2	<u>Resultaten</u>	5
2.1	Gebruikte vervoermiddelen in winterse periode	5
2.2	Ondervonden hinder van gladheid op wegen	5
2.3	Ondervonden hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden	7
2.4	Waar in de stad heeft men gladheidbestrijding het meest gemist?	9
2.5	Prioriteiten als het gaat om verbetering gladheidbestrijding	10
3	<u>Hoofdpunten uit de analyse</u>	14

1 Inleiding

Het ijs- en sneeuwvrij houden van wegen en fietspaden in Nijmegen wordt uitgevoerd door het bedrijf Dar. In december 2010 viel er veel sneeuw en vroom het flink. Er waren momenten in die maand dat Dar bij het uitvoeren van de gladheidbestrijding alle zeilen moest bijzetten. Enkele honderden burgers meldden zich bij de gemeente met klachten en opmerkingen over de gladheidbestrijding. Mede naar aanleiding van de ervaringen in december 2010 werkt de gemeente aan een nieuw beleidsplan voor de gladheidbestrijding: "Grip op gladheid".

De gemeente vindt het belangrijk om de ervaringen van burgers mee te nemen bij het opstellen van dit beleidsplan. Daarom is besloten tot een peiling onder twee groepen burgers:

1. Het stadspanel: ruim 3.400 betrokken burgers, voornamelijk volwassenen, aan wie we enkele keren per jaar vragen om een korte digitale vragenlijst in te vullen. Het stadspanel is niet volledig representatief voor de Nijmeegse bevolking. Wel is er sprake van een goede spreiding naar stadsdeel en leeftijd.
2. De Nijmegenaren die in december 2010 n.a.v. de gladheid contact opnamen met de gemeente en van wie we een emailadres hebben (230 personen).

In overleg met de afdelingen Communicatie en Stadsbeheer heeft Onderzoek en Statistiek (O&S) een korte digitale vragenlijst over gladheidbestrijding opgesteld. Daarin komen de volgende onderwerpen aan bod:

- wijze van vervoer tijdens een periode met winters weer;
- de ervaren hinder van gladheid in december 2010;
- de plaatsen waar men de gladheidbestrijding in die maand het meest gemist heeft;
- prioriteiten als het gaat om mogelijke verbeteringen van de gladheidbestrijding.

Bij de start van de vragenlijst is aan de respondenten het volgende uitgelegd: *"De eerste vragen gaan over het bestrijden van de gladheid op a. wegen (rijbanen inclusief de fietsstroken) en b. vrijliggende fietspaden. Bij de vragen daarna kunt u aangeven of er ook andere plaatsen in de stad zijn waar de bestrijding van de gladheid volgens u verbeterd moet worden."*

De peiling is gehouden in de periode 28 maart t/m 8 april 2011. Van de leden van het stadspanel heeft 44% aan de peiling deelgenomen (1.551 personen). De respons is ongeveer even hoog als bij de voorgaande vijf peilingen onder het panel. Van de 230 personen, die n.a.v. de gladheid in december 2010 contact opnamen met de gemeente en van wie we een emailadres hebben, hebben er 188 deelgenomen (82%). In totaal hebben dus 1.739 Nijmegenaren aan de peiling deelgenomen.

Bij de analyse van de resultaten is onderscheid gemaakt naar wijze van vervoer, leeftijd en stadsdeel. Opvallende verschillen tussen deelgroepen of deelgebieden zijn in de onderliggende rapportage verwerkt.

2 Resultaten

2.1 Gebruikte vervoermiddelen in winterse periode

Gevraagd is van welke vervoermiddelen men binnen Nijmegen het meest gebruik maakt tijdens een sneeuwperiode in de winter. Men mocht maximaal twee antwoorden aankruisen. Tweederde maakt in een winterse periode gebruik van de auto (en/of motor), ruim zestig procent van de fiets (en/of snorfiets/snorscooter) en 15% van de bus (zie verder tabel 1).

Tabel 1: van welke vervoermiddelen maakt men het meest gebruik in een winterse periode in Nijmegen? (men mocht maximaal twee vervoermiddelen aanvinken)

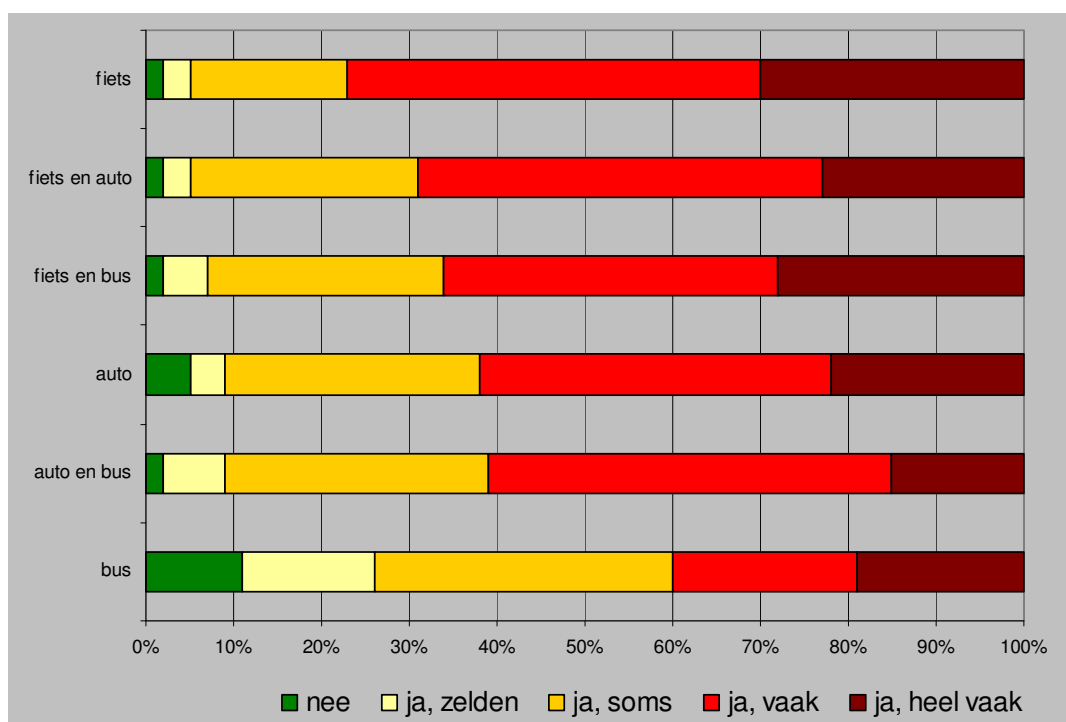
fiets en auto	38%
auto	23%
fiets	20%
fiets en bus	7%
auto en bus	5%
bus	3%
geen vervoermiddel (alles te voet)	2%
anders	2%

2.2 Ondervonden hinder van gladheid op wegen

Gevraagd is of en hoe vaak men in december 2010 hinder ondervonden heeft van gladheid op wegen in Nijmegen. Daarbij is opgemerkt dat we met wegen de rijbanen inclusief de fietsstroken bedoelen. Tweederde van de respondenten geeft aan "(heel) vaak" hinder ondervonden te hebben, een kwart "soms" en 7% "zelden" of "nooit".

Het percentage, dat in december 2010 vaak hinder van gladheid op wegen ondervond, is relatief hoog bij respondenten die in een winterse periode (onder meer) de fiets gebruiken (zie figuur 1).

Figuur 1: hoe vaak heeft men in december 2010 hinder ondervonden van gladheid op wegen? (onderscheid naar meest gebruikte middelen van vervoer)



Gevraagd is naar de reden van de ervaren hinder van gladheid op wegen in Nijmegen. Daarbij kon men kiezen uit vijf antwoordmogelijkheden. Men mocht meer antwoorden aanvinken. De meeste aangevinkte reden is “de fietsstroken aan de rand van de rijbanen werden te weinig gestrooid/sneeuwvrij gemaakt”, gevolgd door “de wegen werden onvoldoende gestrooid/sneeuwvrij gemaakt” en “er werden te weinig wegen gestrooid/sneeuwvrij gemaakt”.

Tabel 2: redenen van de ervaren hinder van gladheid op wegen (men mocht meer redenen aanvinken)

de fietsstroken aan de rand van de rijbanen werden te weinig gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	50%
de wegen werden onvoldoende gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	44%
er werden te weinig wegen gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	42%
de wegen werden te laat gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	30%
andere reden(en)	13%

Van de personen, die in een winterse periode (onder meer) de fiets gebruiken, heeft 65% het te weinig strooien/sneeuwvrij maken van de fietsstroken als reden van de hinder aangevinkt.

Bij de “andere reden(en)” ging het met name om:

- er werd niet gestrooid op binnenwegen/wegen in de wijk;
- er viel zo veel sneeuw dat het niet bij te houden was.

Gevraagd is op welke momenten men de hinder van gladheid op de wegen in Nijmegen het meest ondervond. Men mocht maximaal twee antwoorden aanvinken.

Tabel 3: tijdstippen van de ervaren hinder van gladheid op wegen
(men mocht maximaal twee tijdstippen aanvinken)

tijdens de ochtendspits	65%
overdag (tussen de ochtend- en avondspits)	41%
tijdens de avondspits	31%
's avonds (na de avondspits) of 's nachts	16%

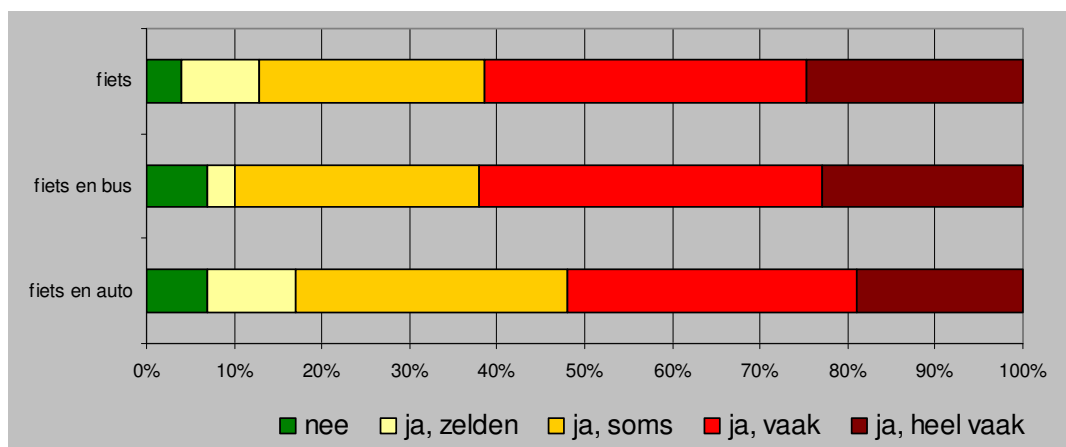
De ochtendspits is het vaakst aangevinkt als tijdstip waarop men de meeste hinder van gladheid op de wegen in Nijmegen ondervond. Dat geldt zowel voor de automobilisten als voor de fietsers.

2.3 Ondervonden hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden

Gevraagd is of en hoe vaak men in december 2010 hinder ondervonden heeft van gladheid op vrijliggende fietspaden in Nijmegen. Ruim de helft (56%) van de respondenten, die met winters weer gebruik maken van de fiets, geeft aan “(heel) vaak” hinder ondervonden te hebben, 29% “soms” en 15% “zelden” of “nooit”.

Het percentage, dat in december 2010 vaak hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden ondervond, is relatief hoog bij respondenten die in een winterse periode alleen de fiets of de fiets en de bus gebruiken (zie figuur 2).

Figuur 2: hoe vaak heeft men in december 2010 hinder ondervonden van gladheid op vrijliggende fietspaden? (onderscheid naar meest gebruikte middelen van vervoer)



Gevraagd is naar de reden van de ervaren hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden in Nijmegen. Daarbij kon men kiezen uit vier antwoordmogelijkheden. Men mocht meer antwoorden aanvinken. De meeste aangevinkte reden is “de fietspaden werden onvoldoende gestrooid/sneeuwvrij gemaakt”, gevolgd door “er werden te weinig fietspaden gestrooid/sneeuwvrij gemaakt”.

Tabel 4: redenen van de ervaren hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden (men mocht meer redenen aanvinken)

de fietspaden werden onvoldoende gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	66%
er werden te weinig fietspaden gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	43%
de fietspaden werden te laat gestrooid/sneeuwvrij gemaakt	38%
andere reden(en)	11%

Bij de “andere reden(en)” ging het met name om:

- op fietspaden was een te smalle strook begaanbaar;
- door opvriezing ontstonden er harde sporen op de fietspaden;
- de geruimde sneeuw van wegen kwam op fietspaden terecht;
- op veel fietspaden werd niet gestrooid;
- op fietspaden in de wijk werd niet gestrooid;
- er viel zo veel sneeuw dat het niet bij te houden was.

Gevraagd is op welke momenten men de hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden in Nijmegen het meest ondervond. Men mocht maximaal twee antwoorden aanvinken.

Tabel 5: tijdstippen van de ervaren hinder van gladheid op vrijliggende fietspaden (men mocht maximaal twee tijdstippen aanvinken)

tijdens de ochtendspits	68%
overdag (tussen de ochtend- en avondspits)	41%
tijdens de avondspits	33%
's avonds (na de avondspits) of 's nachts	15%

De ochtendspits is het vaakst aangevinkt als tijdstip waarop men de meeste hinder van gladheid op de fietspaden in Nijmegen ondervond.

2.4 Waar in de stad heeft men gladheidbestrijding het meest gemist?

Gevraagd is op welke weg, fietspad of plaats in de stad men het in de sneeuwperiode in december 2010 het meest gemist heeft dat er niet gestrooid/sneeuwrij gemaakt werd. Bij de beantwoording zijn ook wegen en fietspaden genoemd waar wel gestrooid/sneeuwrij gemaakt is. Blijkbaar heeft men "niet gestrooid/sneeuwrij gemaakt" ook geïnterpreteerd als "onvoldoende gestrooid/sneeuwrij gemaakt".

Tabel 6: wegen, fietspaden of plaatsen in de stad, waar men de gladheidbestrijding in december 2010 het meest gemist heeft

wegen in wijken in het algemeen; binnenwegen in het algemeen	15%
(fietspaden op) 1 of meer bruggen	5%
(fietspaden/-stroken langs) Hatertseweg	4%
(fietspaden/-stroken langs) Graafseweg	4%
omgeving van school/scholen	4%
(fietspaden/-stroken langs) Sint Annastraat	3%
(fietspaden/-stroken langs) doorgaande wegen in het algemeen	3%
(fietspaden/-stroken langs) Muntweg en/of Groenestraat	3%
(fietspaden/-stroken langs) Tweede Oude Heselaan en/of Molenweg en/of Paul Krugerstraat	3%
(fietspaden/-stroken langs) Groesbeekseweg	3%
(fietspaden/-stroken langs) Berg- en Dalseweg	2%
(fietspaden/-stroken langs) Heijendaalseweg	2%
(fietspaden langs) Tunnelweg	1%
omgeving van ziekenhuis/-huizen	1%
(fietspaden/-stroken langs) Nieuwe Dukenburgseweg	1%
(fietspaden/-stroken langs) Oranjesingel	1%
omgeving van winkelcentrum Dukenburg	1%
(fietspaden/-stroken langs) Industrielaan en/of Marialaan	1%
(fietspaden/-stroken langs) Griftdijk	1%
(trottoirs in) centrum	1%
looproutes van en naar NS-station	1%

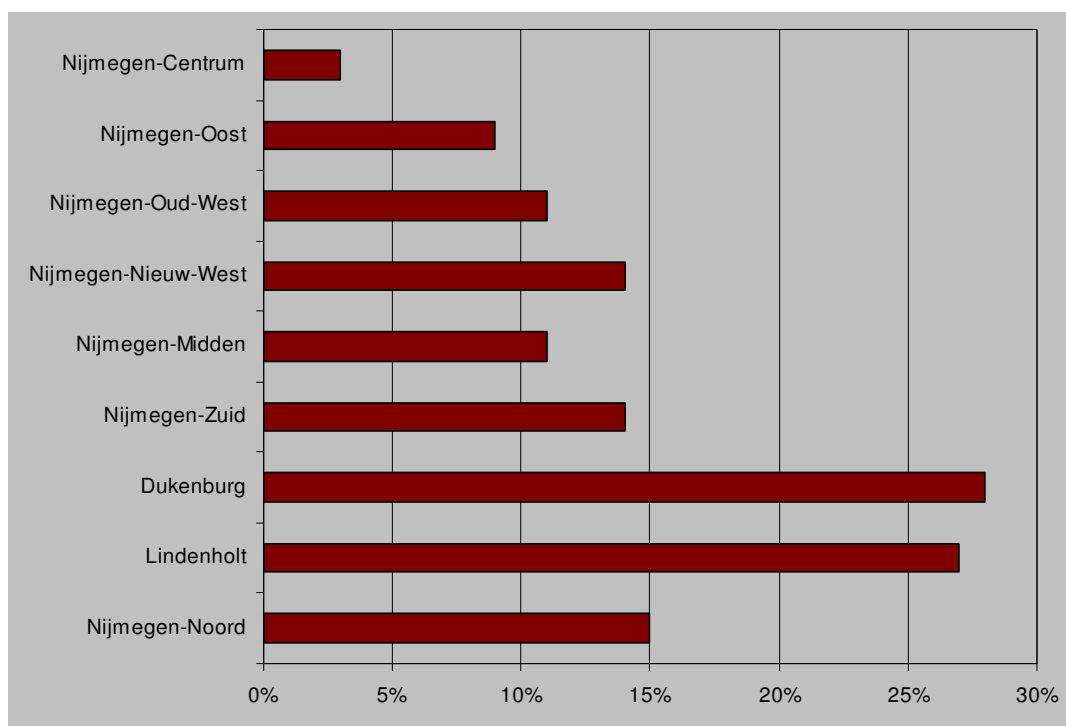
Relatief veel genoemde plaatsen, waar men de gladheidbestrijding het meest gemist heeft, zijn:

- binnenwegen, wegen in de wijken;
- diverse (fietspaden/-stroken langs) doorgaande wegen;
- (fietspaden op) bruggen;
- de omgeving van scholen.

Naarmate de leeftijd van de respondenten toeneemt, heeft een groter deel gladheidbestrijding op de wegen in de wijken gemist (oplopend van 9% van de respondenten onder de 35 jaar naar 27% van de respondenten van 65 jaar en ouder).

Niet in ieder stadsdeel is het aandeel, dat vooral gladheidbestrijding op binnenwegen/wegen in wijken gemist heeft, even groot. Vooral in Dukenburg en Lindenholt is dit aandeel relatief groot (27 à 28%), in Nijmegen-Centrum is het relatief laag (3%) (zie figuur 3).

Figuur 3: aandeel dat gladheidbestrijding het meest gemist heeft op binnenwegen/wegen in de wijken, naar stadsdeel



2.5 Prioriteiten als het gaat om verbetering gladheidbestrijding

Gevraagd is naar gewenste verbeteringen als het gaat om de aanpak van de gladheidbestrijding in Nijmegen. Daarbij kon men kiezen uit vijftien mogelijke verbeteringen, waarvan men er vier mocht aanvinken.

Eerst is gevraagd naar verbeteringen uitgaande van het eigen belang ("als u uitgaat van de routes die u gebruikt en de plaatsen waar u naartoe gaat"), vervolgens naar verbeteringen uitgaande van het algemeen belang.

5.2.1. Verbeteringen uitgaande van het eigen belang

De meest aangevinkte verbeteringen in de aanpak van de gladheidbestrijding, uitgaande van het eigen belang, zijn:

- Meer aandacht voor de fietsstroken aan de rand van rijbanen.
Eerder zagen we dat het te weinig strooien/sneeuwvrij maken van de fietsstroken de meest aangevinkte reden is voor de ervaren hinder van gladheid op wegen (aangevinkt door tweederde van de respondenten, die in een winterse periode onder meer of alleen de fiets als vervoermiddel gebruiken).
- Een groter aantal wegen en fietspaden strooien/sneeuwvrij maken.
- Eerder beginnen met strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes.
- Intensiever strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes.
- Meer aandacht voor schoolroutes/de bereikbaarheid van scholen.
Eerder zagen we dat de omgeving van de school relatief veel genoemd is als plaats waar men de gladheidbestrijding het meest gemist heeft.

Tabel 7: gewenste verbeteringen in de gladheidbestrijding uitgaande van *het eigen belang* (men mocht maximaal 4 verbeteringen aanvinken)

1.	meer aandacht voor de fietsstroken aan de rand van rijbanen	51%
2.	een groter aantal wegen strooien/sneeuwvrij maken	49%
3.	eerder beginnen met het strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes	37%
4.	intensiever strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes	36%
5.	op een groter aantal vrijliggende fietspaden strooien	34%
6.	meer aandacht voor schoolroutes/bereikbaarheid scholen	21%
7.	meer aandacht voor belangrijke looproutes, bijvoorbeeld naar het stadscentrum	15%
8.	meer aandacht voor bushaltes en de looproutes daar naartoe	14%
9.	meer aandacht voor bereikbaarheid verzorgings- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.	14%
10.	meer aandacht voor bereikbaarheid winkelcentra/supermarkten	10%
11.	meer aandacht voor busstations/NS-stations en de looproutes daar naartoe	7%
12.	meer aandacht voor grote parkeerplaatsen	7%
13.	meer aandacht voor het opruimen van strooizand (dat gebruikt wordt bij een tekort aan strooizout)	5%
14.	meer aandacht voor bereikbaarheid openbare instellingen (bijvoorbeeld bibliotheken, zwembaden, de gemeente, wijkcentra)	3%
	anders	16%
	er hoeft niets verbeterd te worden, alles was goed geregeld	3%

Van de respondenten heeft 16% de antwoordcategorie “anders” aangekruist. De meest gegeven toelichtingen daarbij zijn:

- Meer aandacht voor de binnenwegen in de wijken.
- Meer burgers moeten hun verantwoordelijkheid voor het schoonhouden van de trottoirs pakken.

Andere vaker genoemde toelichtingen bij de categorie “anders” zijn:

- Meer aandacht voor plaatsen waar wegen en fietspaden elkaar kruisen. Daar hoopt zich na het schoonmaken van de wegen vaak sneeuw op.
- Eerst meer schuiven (en daarna ook borstelen) en dan pas strooien (bijvoorbeeld op de vrijliggende fietspaden).
- Meer aandacht voor de belangrijke fietsroutes. Deze bestaan niet alleen uit vrijliggende fietspaden.
- Meer aandacht voor hellende wegen.
- De burgers beter informeren over het strooibeleid.

Niet verrassend is dat respondenten, die in een winterse periode (onder meer) de fiets gebruiken, vaker dan gemiddeld hebben aangegeven dat er meer aandacht voor het strooien/sneeuwrij maken van de fietsstroken zou moeten zijn (65%) en dat er op een groter aantal fietspaden gestrooid zou moeten worden (43%).

Ouderen (65+) hebben vaker dan de personen in de jongere leeftijdsgroepen de volgende verbeteringen aangevinkt:

- meer aandacht voor bushaltes en de looproutes daar naartoe (31% tegenover 14% van alle respondenten);
- meer aandacht voor de bereikbaarheid winkelcentra/supermarkten (20% tegenover 10% van alle respondenten);

“Meer aandacht voor bereikbaarheid verzorgings- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.” is duidelijk meer aangevinkt door respondenten vanaf 50 jaar dan door personen in de leeftijdsgroepen daaronder.

“Meer aandacht voor schoolroutes/de bereikbaarheid van scholen” is het meest aangevinkt door respondenten in de leeftijdscategorie 34-49 jaar. In deze categorie zitten de meeste respondenten met schoolgaande kinderen.

5.2.1. Verbeteringen uitgaande van het algemeen belang

De veel aangevinkte verbeteringen in de aanpak van de gladheidbestrijding uitgaande van *het eigen belang*, zijn ook veel aangevinkt als verbeteringen uitgaande van *het algemeen belang*. Het meest opvallende verschil is dat “meer aandacht voor bereikbaarheid verzorgings- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.” hoger scoort in de rangorde “algemeen belang” (4^e plaats) dan in de rangorde “eigen belang” (8^e plaats).

Tabel 8: gewenste verbeteringen in de gladheidbestrijding uitgaande van *het algemeen belang* (men mocht maximaal 4 verbeteringen aanvinken)

1.	een groter aantal wegen strooien/sneeuwrij maken	48%
2.	meer aandacht voor de fietsstroken aan de rand van rijbanen	39%
3.	eerder beginnen met het strooien/sneeuwrij maken van de strooiroutes	35%
4.	meer aandacht voor bereikbaarheid verzorgings- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.	34%
5.	intensiever strooien/sneeuwrij maken van de strooiroutes	33%
6.	meer aandacht voor schoolroutes/bereikbaarheid scholen	28%
7.	op een groter aantal vrijliggende fietspaden strooien	24%
8.	meer aandacht voor bushaltes en de looproutes daar naartoe	21%
9.	meer aandacht voor belangrijke looproutes, bijvoorbeeld naar het stadscentrum	16%
10.	meer aandacht voor bereikbaarheid winkelcentra/supermarkten	16%
11.	meer aandacht voor busstations/NS-stations en de looproutes daar naartoe	16%
12.	meer aandacht voor bereikbaarheid openbare instellingen (bijvoorbeeld bibliotheken, zwembaden, de gemeente, wijkcentra)	9%
13.	meer aandacht voor grote parkeerplaatsen	6%
14.	meer aandacht voor het opruimen van strooizand (dat gebruikt wordt bij een tekort aan strooizout)	3%
	anders	8%
	er hoeft niets verbeterd te worden, alles was goed geregeld	2%

Op de plaatsen in de vragenlijst, waar de respondenten zelf iets konden invullen, zijn door een behoorlijke groep respondenten klachten over de gladheidbestrijding genoteerd, soms in felle bewoordingen. Maar er zijn ook respondenten die aangeven dat de gladheidbestrijding goed is uitgevoerd en dat er tegen zo veel sneeuw niet op te werken viel.

3 Hoofdpunten uit de analyse

- Tweederde van de respondenten heeft in december 2010 vaak hinder ondervonden van gladheid op *wegen (rijbanen inclusief de fietsstroken)*. Bij fietsers is het percentage dat vaak hinder van gladheid op wegen ondervond nog wat hoger (71%); bij respondenten, die alleen met de bus reisden, is dat percentage lager (40%).
 - Ruim de helft van de respondenten, die met winters weer gebruik maken van de fiets, heeft in december 2010 vaak hinder ondervonden van gladheid op *vrijliggende fietspaden*.
 - De hinder werd het meest ervaren tijdens de *ochtendspits*.
 - Veel genoemd als plaatsen, waar respondenten de gladheidbestrijding het meest gemist hebben, zijn:
 - binnenwegen/wegen in de wijken;
 - doorgaande wegen en de fietsstroken/-paden daarlangs;
 - wegen en fietspaden op bruggen;
 - de omgeving van scholen.In Dukenburg en Lindenholt hebben relatief veel bewoners gladheidbestrijding op binnenwegen/wegen in de wijken het meest gemist. Ook van de ouderen heeft een relatief groot deel dit het meest gemist.
 - De meest aangevinkte gewenste verbeteringen in de aanpak van de gladheidbestrijding zijn:
 - meer aandacht voor fietsstroken aan de rand van rijbanen;
 - een groter aantal wegen en fietspaden strooien/sneeuwvrij maken;
 - eerder beginnen met strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes;
 - intensiever strooien/sneeuwvrij maken van de strooiroutes;
 - meer aandacht voor schoolroutes/de bereikbaarheid van scholen;
 - meer aandacht voor de bereikbaarheid van verzorgings- en verpleeghuizen, ziekenhuizen, huisartsen, e.d.
- Ouderen (65+) hebben daarnaast ook vaak aangevinkt:
- meer aandacht voor bushaltes en de looproutes daar naartoe;
 - meer aandacht voor de bereikbaarheid van winkelcentra/supermarkten.