

Resultaten van de raadpleging over de afsluiting van de Sijtwendetunnel

Een onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat

12 september 2024



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van Rijkswaterstaat



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Auteurs

Jetske Mulder (jetske@populytics.nl)
Rosa Vroom (rosa@populytics.nl)
Shannon Spruit (shannon@populytics.nl)

Datum

12 september 2024

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Frambozenweg 139
2321 KA Leiden
info@populytics.nl
www.populytics.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	p. 4
De belangrijkste uitkomsten, conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek worden besproken.	
1. Over het onderzoek	p. 7
In dit hoofdstuk lichten we toe hoe het onderzoek was opgesteld en uit welke onderdelen het bestond. De demografische opbouw van de deelnemersgroep wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, gender en opleidingsniveau. Ook wordt hier toegelicht hoe deelnemers het onderzoek hebben ervaren.	
2.1 Resultaten deel 1: De afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024	p. 16
De kwalitatieve en kwantitatieve uitkomsten worden besproken voor het eerste deel van het onderzoek: Wat vinden deelnemers van de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024?	
2.2 Resultaten deel 2: De communicatie over de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024	p. 22
De kwalitatieve en kwantitatieve uitkomsten worden besproken voor het tweede deel van het onderzoek: Wat vinden deelnemers van de communicatie over afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024?	
2.3 Resultaten deel 3: Toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel	p. 27
De kwalitatieve en kwantitatieve uitkomsten worden besproken voor het derde deel van het onderzoek: Wat vinden deelnemers belangrijk bij toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel?	

Samenvatting

Aanleiding

Begin 2024 is er onderhoud gepleegd aan de Sijtwendetunnel, waardoor de tunnel een aantal maanden dicht is geweest. Daarnaast staat er voor 2030 een grote renovatie van de Sijtwendetunnel op de planning. Middels dit Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)-onderzoek wil Rijkswaterstaat inventariseren hoe omwonenden en gebruikers van de Sijtwendetunnel de afgelopen afsluiting hebben ervaren, en wat zij belangrijk vinden bij de toekomstige afsluitingen. De PWE-methode is een participatiemethode om mensen te betrekken bij de beslissingen die hen (gaan) raken. De essentie ervan is om deelnemers online in de stoel te zetten van de besluitvormer, in dit geval Rijkswaterstaat (RWS). Vanuit die positie geven deelnemers advies over hoe zij het beleid van RWS in zouden vullen. De doelgroep bij dit onderzoek was omwonenden en gebruikers van de Sijtwendetunnel.

Hoofdvragen

1. Hoe hebben deelnemers de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 ervaren?
2. Hoe hebben deelnemers de communicatie over de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 ervaren?
3. Wat vinden deelnemers belangrijk bij toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel?

Respons

Tussen 22 mei en 31 juni 2024 hebben **671** mensen meegedaan aan het PWE onderzoek over het afsluiten van de Sijtwendetunnel. Van deze deelnemers hebben **423** aangegeven omwonende te zijn. **80%** van de deelnemers gebruiken minimaal 1 keer per week de Sijtwendetunnel, voor diverse redenen: om vrienden te bezoeken, voor werk en om te winkelen.

Ervaring

Deelnemers zijn positief over dit onderzoek: **89%** van de deelnemers geeft het onderzoek een voldoende. Dit onderzoek was een eerste pilot om de PWE-methodiek te gebruiken voor het meten van voorkeuren en ervaringen bij een Rijkswaterstaatproject.

Het PWE-onderzoek te vinden op www.sijtwendetunnel.nl. Het onderzoek kan nog ingevuld worden, maar antwoorden worden niet meer geregistreerd.



Samenvatting

Het merendeel van de deelnemers heeft de afsluiting als vervelend ervaren, en hun reis aangepast om met de afsluiting om te gaan

Een grote groep deelnemers (**90%**) heeft de afsluiting van de tunnels als (erg) vervelend ervaren. De extra reistijd wordt het meest aangegeven als reden dat deelnemers de afsluiting als (erg) vervelend hebben ervaren. Bijvoorbeeld: **75%** geeft aan extra reistijd te hebben gehad door file op de omleiding. Ook sluiptverkeer door de wijk wordt door een meerderheid (**62%**) als reden genoemd om de afsluiting als (erg) vervelend te hebben ervaren.

Het merendeel van de deelnemers (**99%**) heeft hun reis aangepast om met de afsluiting om te gaan, bijvoorbeeld door via een andere route te reizen (**58%**), of op andere tijdstippen te reizen (**33%**), of minder auto te gaan rijden (**26%**). Opvallend veel deelnemers gaven aan vaker te zijn gaan fietsen (**31%**).

Een meerderheid heeft de communicatie als positief ervaren, maar er is ook een kleine groep die niet genoeg informatie kon vinden

Een meerderheid van de deelnemers heeft de communicatie als positief ervaren. Bijna twee derde (**65%**) van de deelnemers geeft aan de informatie begrijpelijk te vinden. Ook gaf meer dan de helft (**60%**) van de mensen aan goed te weten wanneer welke delen waren afgesloten. **15%** geeft aan de informatie onvoldoende begrijpelijk te vinden, of niet goed te weten welke delen wanneer waren afgesloten (**22%**). Ook geeft bijna de helft van de deelnemers aan niet goed te weten waar ze terecht konden met vragen (**46%**) en klachten (**42%**). Deelnemers vonden veelal informatie via 't Krantje, borden langs de weg en via sociale media. Zowel voor als na het plaats en van een advertentie voor dit PWE onderzoek gaf ongeveer 55% van de deelnemers aan via 't Krantje te hebben gehoord over de afsluiting van de Sijtwendetunnel.

Deelnemers maken zich zorgen dat de belangen van bezoekers en ondernemers van de Mall niet eerlijk gewogen worden tegenover die van omwonenden

Deelnemers geven door het hele onderzoek aan dat er in hun beleving te veel gewicht is gegeven aan het ontzien van bezoekers van de Mall. Ze dragen oplossingen aan om dit te verbeteren. Bijvoorbeeld met suggesties als het toevoegen van meer fietsparkeerplekken rond de Mall, of het aanleggen van extra OV-verbindingen richting de Mall.

De sociale functie van de Sijtwendetunnel, en de impact van de afsluiting voor mensen

Door de PWE heen valt op dat de Sijtwendetunnel een sterke sociale functie heeft. Onder andere bij de optie “anders, namelijk_” bij de vraag met welke reden mensen via de Sijtwendetunnel reizen. Hier geven mensen aan bijvoorbeeld via de tunnel te moeten reizen voor mantelzorg, om naar het ziekenhuis te gaan, voor de kinderopvang. Omdat de tunnel gebruikt wordt voor zoveel verschillende sociale doeleinden, heeft de afsluiting van de tunnel een impact op aspecten van het dagelijks leven van mensen.



Samenvatting

Het ontzien van verkeer op drukke momenten is belangrijk, maar moet wel afgewogen worden tegen andere waarden

Deelnemers geven aan het bij toekomstige afsluitingen vooral belangrijk te vinden dat de tunnels open zijn op drukke momenten, om het verkeer te ontzien. Met name doordeweeks en tijdens de spits. **55%** van de deelnemers heeft bij de keuzetaak ingezet op het openhouden van de tunnels op drukke momenten.

Op basis van dit onderzoek kunnen we niet concluderen op welk specifiek moment deelnemers graag de tunnel open zouden willen hebben (in het weekend of doordeweeks). Wel noemen deelnemers een aantal voorwaarden waar ze rekening mee zouden houden bij het maken van keuzes over wanneer de tunnel wel/niet wordt gesloten. Een voorbeeld van zo'n voorwaarde is dat de belangen van omwonenden eerlijk afgewogen moeten worden tegen de belangen van bezoekers van de Mall.

In de keuzetaak accepteert **61%** van de deelnemers extra weken werkzaamheden om bijvoorbeeld in te zetten op het opstellen van de tunnel op drukke momenten en voor veiligheid. Echter, als het deelnemers direct wordt gevraagd, geven de meeste deelnemers (**61%**) de voorkeur aan een kortere, heftigere afsluiting. Blijkbaar geven mensen over het algemeen de voorkeur aan een kortere, heftigere afsluiting. Maar als ze hiervoor behoeften zoals gemakkelijk woon- werkverkeer moeten opgeven, zijn ze bereid een langere afsluiting te accepteren.

Veiligheid en milieu zijn voor veel deelnemers randvoorwaarden

In de kwalitatieve analyse valt op dat vooral het zorgen voor veilige werkomstandigheden, en in mindere mate het milieu, als basisvoorwaarden worden gezien voor het uitvoeren van de renovatie. Zowel mensen die de veiligheidsoptie kiezen als die deze optie niet kiezen zeggen bijvoorbeeld "*Het spreekt toch voor zich dat iedereen zijn werk op een zo veilig mogelijke manier uit moet kunnen voeren*". Dit toont dat deelnemers veilige werkomstandigheden zeker belangrijk vinden, maar een aantal van hen gaat ervan uit dat hier geen extra aandacht aan hoeft te worden besteed bovenop geldende maatregelen.

Gezien dit belang van veiligheid, kan bij omwonenden en gebruikers begrip worden gecreëerd voor de werkzaamheden, door in communicatie aandacht te besteden aan de verschillende manieren waarop werkveiligheid geborgd wordt. Hierdoor zal het voor omwonenden en gebruikers ook duidelijker worden hoe zwaar werkveiligheid meeweegt bij projecten van Rijkswaterstaat.

Aanbevelingen

Aanbeveling vervolgonderzoek fiets

Opvallend veel deelnemers gaven aan vaker te zijn gaan fietsen (**31%**). Voor toekomstige werkzaamheden is stimuleren van fietsen een mogelijk geschikte oplossing. Het zou interessant kunnen zijn om te onderzoeken of dit ook kan gelden voor andere werkzaamheden van RWS.

Aanbeveling vervolgonderzoek OV

Het valt op dat mensen op veel verschillende manieren hun reisgedrag hebben aangepast. Vervolgonderzoek zou dit verder uit kunnen diepen. Opvallend weinig deelnemers hebben bijvoorbeeld aangegeven meer met het OV te zijn gaan reizen tijdens de afsluiting van de tunnel (**3%**). Sommige deelnemers geven aan dat ze mogelijk wel vaker met het OV zouden zijn gaan reizen, als er meer OV zou zijn. Waarom deelnemers niet meer met het OV zijn gaan reizen, en of en hoe zij gemotiveerd kunnen worden dat wel te doen, zou in een vervolgonderzoek verder uitgediept kunnen worden.



1. Over het onderzoek

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe het onderzoek was opgesteld en uit welke onderdelen het bestond. De demografische opbouw van de deelnemersgroep wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, gender en opleidingsniveau. Ook wordt hier toegelicht hoe deelnemers het onderzoek hebben ervaren.

Deel 1: Hoe hebben deelnemers de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 ervaren?

Toelichting

Dit was het eerste deel van de raadpleging.

Doel: Inzicht krijgen in hoe omwonenden en gebruikers van de Sijtwendetunnel de renovatie en afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 hebben ervaren.

Keuzesituatie: Deelnemers kregen vier vragen over het werk aan de Sijtwendetunnel en de afsluiting van de tunnel in 2024. De afbeelding hiernaast geeft een aantal voorbeelden van vragen die deelnemers in dit onderdeel kregen. Aan deelnemers werd onder andere ook gevraagd hoe vervelend ze de afsluiting van de Sijtwendetunnel vonden; of ze hun reisgedrag hebben veranderd tijdens de afsluiting van de tunnel; en op welke manier(en).

Analyse: Op basis van de antwoorden van deelnemers kunnen we analyseren hoe deelnemers de afsluiting van de tunnel de afgelopen maanden hebben ervaren.

Heb je gemerkt dat de Sijtwendetunnel de afgelopen maanden was afgesloten?* (1/4)

- Ja, heel erg
- Ja, een beetje
- Nee, niet echt
- Nee, helemaal niet
- Weet ik niet / zeg ik liever niet

Wat heb je gemerkt tijdens het werk aan de Sijtwendetunnel? Meerdere opties mogelijk* (2/4)

- Extra reistijd door de omleiding
- Extra reistijd door file in de tunnel of voor de tunnel
- Extra reistijd door file op het omleidingstraject
- Minder mogelijkheid gehad om naar afspraken te gaan door de afsluiting
- Extra sluisverkeer door de wijk
- Extra drukte in het openbaar vervoer door de afsluiting
- Minder mensen over de vloer, bijvoorbeeld in mijn onderneming of sportclub
- Anders, namelijk



Deel 2: Hoe hebben deelnemers de communicatie over de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 ervaren?

Toelichting

Dit was het tweede deel van de raadpleging.

Doel: Inzicht krijgen in hoe omwonenden en gebruikers van de Sijtwendetunnel de communicatie over de renovatie en afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024 hebben ervaren.

Keuzesituatie: Deelnemers kregen vijf-vragen over de communicatie over de werkzaamheden aan de Sijtwendetunnel in 2024. De afbeelding hiernaast geeft een aantal voorbeelden van vragen die deelnemers in dit onderdeel kregen. Aan deelnemers werd onder andere gevraagd of ze goed wisten welke tunneldelen wanneer waren afgesloten; of ze de informatie compleet vonden; en of ze goed wisten waar ze terecht konden met vragen.

Analyse: Op basis van de antwoorden van deelnemers kunnen we analyseren hoe deelnemers de communicatie over afsluiting van de tunnel de afgelopen maanden hebben ervaren.

Op welke manier leerde je over de afsluiting over de afsluiting van de Sijtwendetunnel? Meerdere opties mogelijk

* (1/2)

- Ik wist niet dat de Sijtwendetunnel afgesloten was
- Via buurtgenoten
- Via collega's of vrienden
- Via de gemeente
- Via de lokale krant 't Krantje
- Via het (lokale) nieuws of TV
- Via de radio
- Via sociale media
- Via Flitsmeister
- Via RWSverkeersinfo.nl
- Via de vanAanarBeter-app
- Via navigatieapps en software zoals Google Maps
- Via een brief van Rijkswaterstaat
- Via een advertentie in de krant
- Via borden langs de weg
- Via Zuid-Holland Bereikbaar
- Weet ik niet / zeg ik liever niet
- Anders, namelijk



Deel 3: Wat vinden deelnemers belangrijk bij toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel?

Toelichting

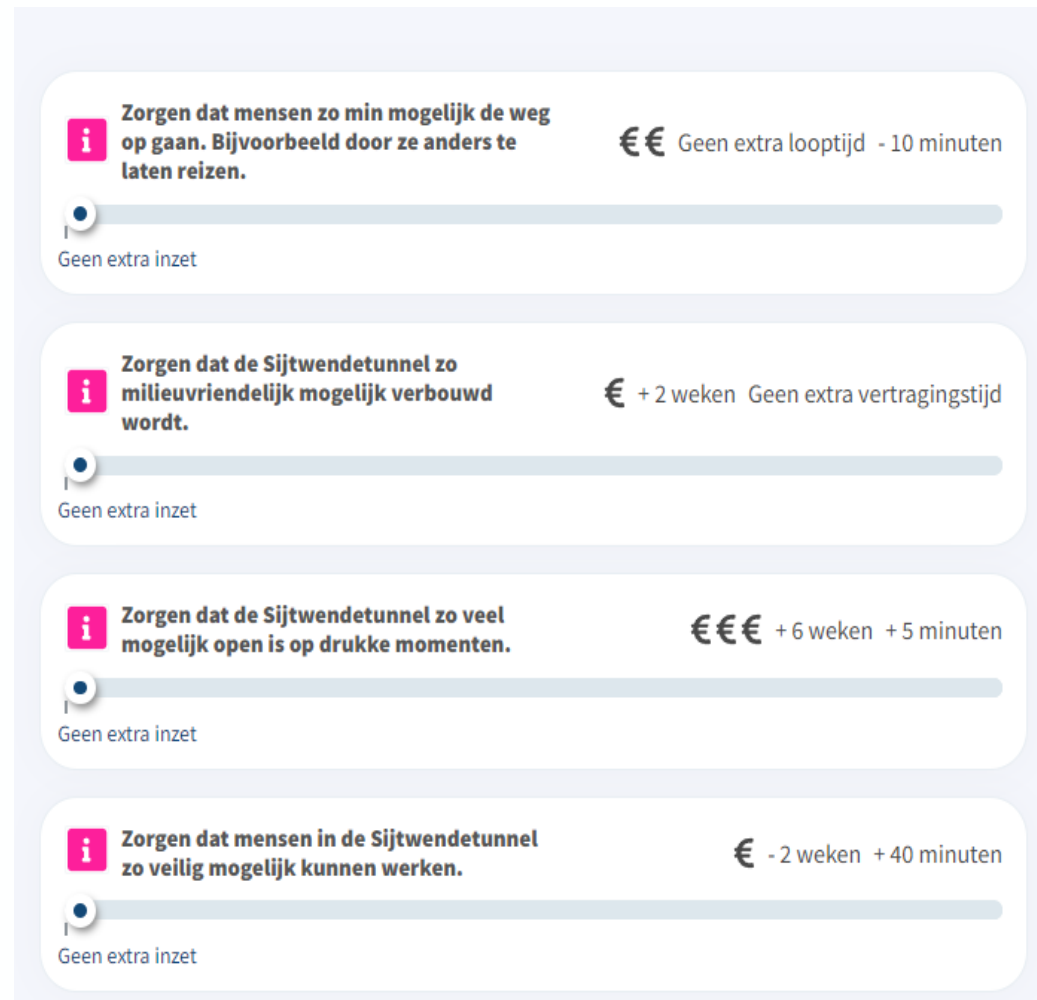
Dit was het derde deel van de raadpleging.

Doel: Zorgen, waarden en afwegingen van omwonenden en gebruikers van de Sijtwendetunnel in kaart brengen ter voorbereiding op de toekomstige afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2030.

Keuzesituatie: Deelnemers konden kiezen uit 4 doelen. Deelnemers konden aangeven of ze vonden dat een doel extra aandacht zou moeten krijgen door het schuifje naar rechts te zetten. Het naar rechts zetten van de schuifjes had invloed op de metertjes kosten, lengte van de werkzaamheden en vertragingstijd. Hierbij waren kosten een beperkende factor: als het metertje in het rode gebied stond konden deelnemers niet door naar de volgende vraag. Onder de informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder mobiliteitsdoel.

Motivatie: Deelnemers konden hun keuzes toelichten.

Analyse: Op basis van de antwoorden van deelnemers kunnen we analyseren welke afwegingen deelnemers maken voor toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel. En wat voor zorgen en randvoorwaarden een rol spelen.



Effecten

Hoeveel kost het?



Hoe lang duurt het?



Hoeveel extra vertraging is er?



Hoe hebben deelnemers het onderzoek ervaren en gewaardeerd?

Toelichting

- Het grootste deel van de deelnemers (**89%**) geeft het onderzoek een voldoende.
- Gemiddeld krijgt het onderzoek een **6,9**. Dit cijfer is ongeveer een half punt hoger dan de gemiddelde cijfers voor raadplegingen over windenergie, ook een onderwerp wat heftige emoties kan oproepen.
- Het grootste deel van de deelnemers (**82%**) vindt dat deze methode vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid.
- Ongeveer een derde van de deelnemers geeft aan iets te hebben geleerd door mee te doen aan dit onderzoek: **29%**.
- Ook geeft bijna de helft van de deelnemers (**45%**) aan dat ze besluiten over het afsluiten van de tunnel makkelijker kunnen accepteren als er veel mensen aan dit onderzoek meedoen.
- Bijna de helft (**49%**) van de deelnemers geeft aan meer vertrouwen te krijgen in beslissingen van de overheid, als er vaker dit soort onderzoeken worden gedaan.

(Helemaal) mee oneens



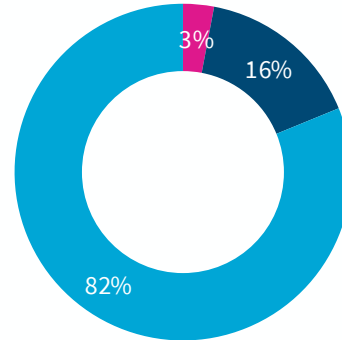
Neutraal/Zeg ik liever niet



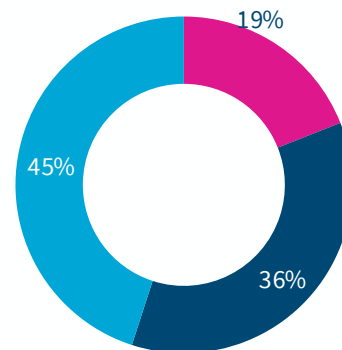
(Helemaal) mee eens



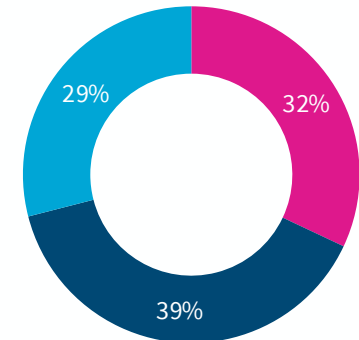
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



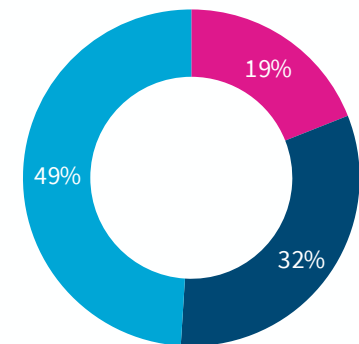
Als veel mensen meedoen aan dit onderzoek, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Doordat ik meedoe aan dit onderzoek heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid



Samenstelling van de deelnemers



	Onderzoek	Gemiddelde Nederland
Geslacht		
Man	48%	50%
Vrouw	49%	50%
Anders/Zeg ik liever niet	4%	
Leeftijd		
Tussen 18 en 44 jaar	35%	41%
Tussen de 45 en 64 jaar	46%	34%
Ouder dan 65 jaar	20%	26%
Opleiding		
Praktisch	4%	28%
Middel	19%	42%
Theoretisch	77%	31%
Vervoersmiddel in de Sijtwendetunnel		
Auto	97%	
Bus	0%	
Tram	7%	
Vrachtauto	2%	
Gebruik van de Sijtwendetunnel		
Naar werk	52%	
Voor werk (o.a. vrachtwagenchauffeurs)	5%	
Familie of vrienden bezoeken	66%	
Winkelen	27%	

Deelnemers

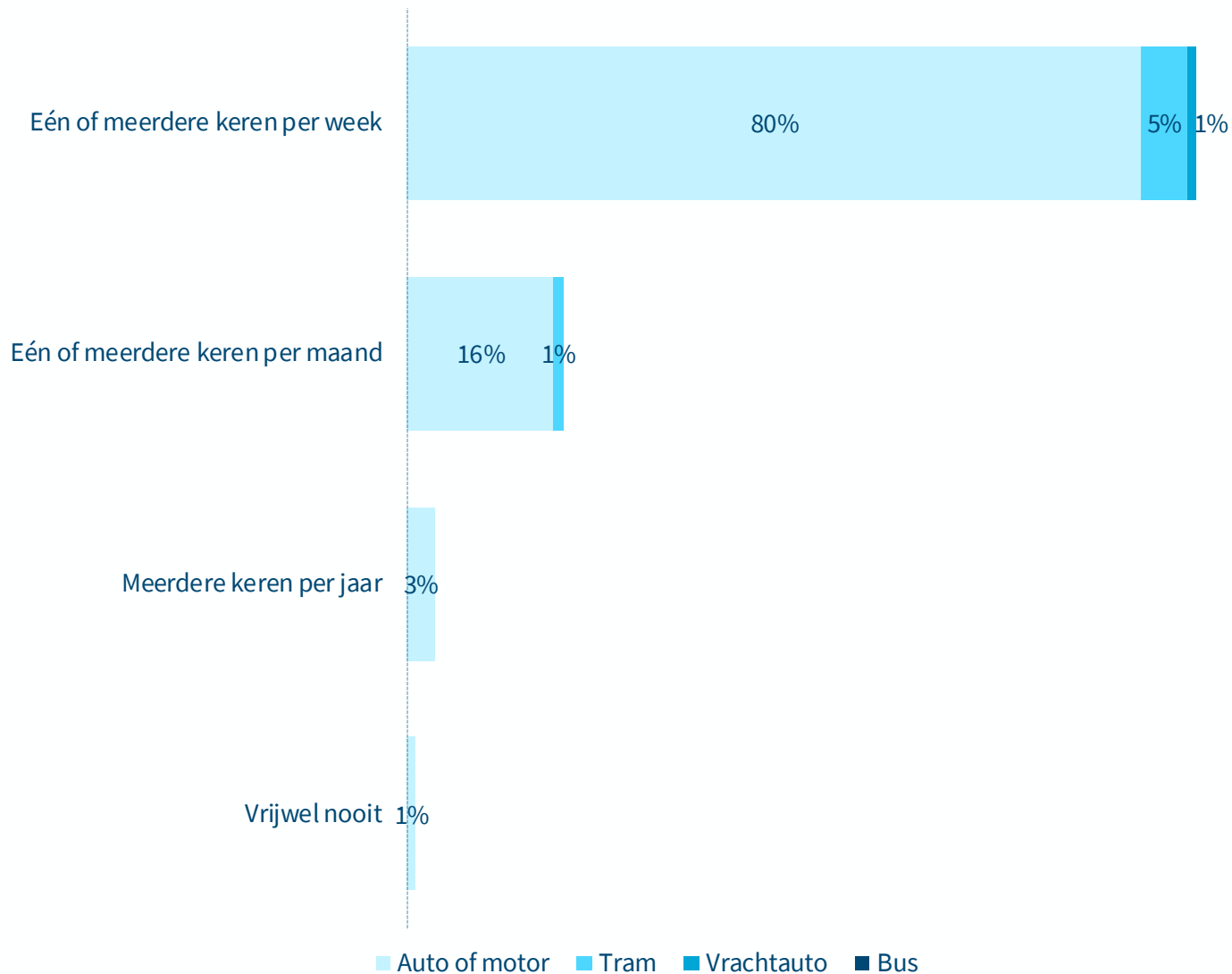
- Tussen 22 mei en 31 juni 2024 hebben **671 mensen** meegedaan aan het PWE-onderzoek over het afsluiten van de Sijtwendetunnel.
- Deelnemers konden aangeven of ze omwonenden waren. Er hebben **423 omwonenden** meegedaan aan het onderzoek.
- Iedereen die advies wilde geven over de het afsluiten van de Sijtwendetunnel, kon dit doen.

Toelichting

- De deelnemersgroep in dit onderzoek is ongeveer gelijk aan het Nederlands gemiddelde wat betreft geslacht.
- Er zijn relatief meer 45-64 jarigen die aan het onderzoek hebben meegedaan dan Nederlands gemiddeld is.
- In opleidingsniveau zien we dat er een relatief grote groep theoretisch opgeleide mensen mee heeft gedaan.
- De cijfers van Nederland over geslacht en leeftijd zijn gebaseerd op de cijfers van het CBS uit 2024. De cijfers over opleidingsniveau zijn gebaseerd op CBS gegevens uit 2022.
- Bij het vervoersmiddel en gebruik van de Sijtwendetunnel konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de tabel hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Hoe, en hoe vaak reizen deelnemers normaal via de tunnel?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien met welke vervoersmiddelen en hoe vaak deelnemers normaalgesproken via de Sijtwendetunnel reizen. De meeste deelnemers (**95%**) maken wel eens gebruik van de Sijtwendetunnel. De grafiek geeft alleen de resultaten weer van deze 95% deelnemers die hebben aangegeven gebruik te maken van de tunnel.

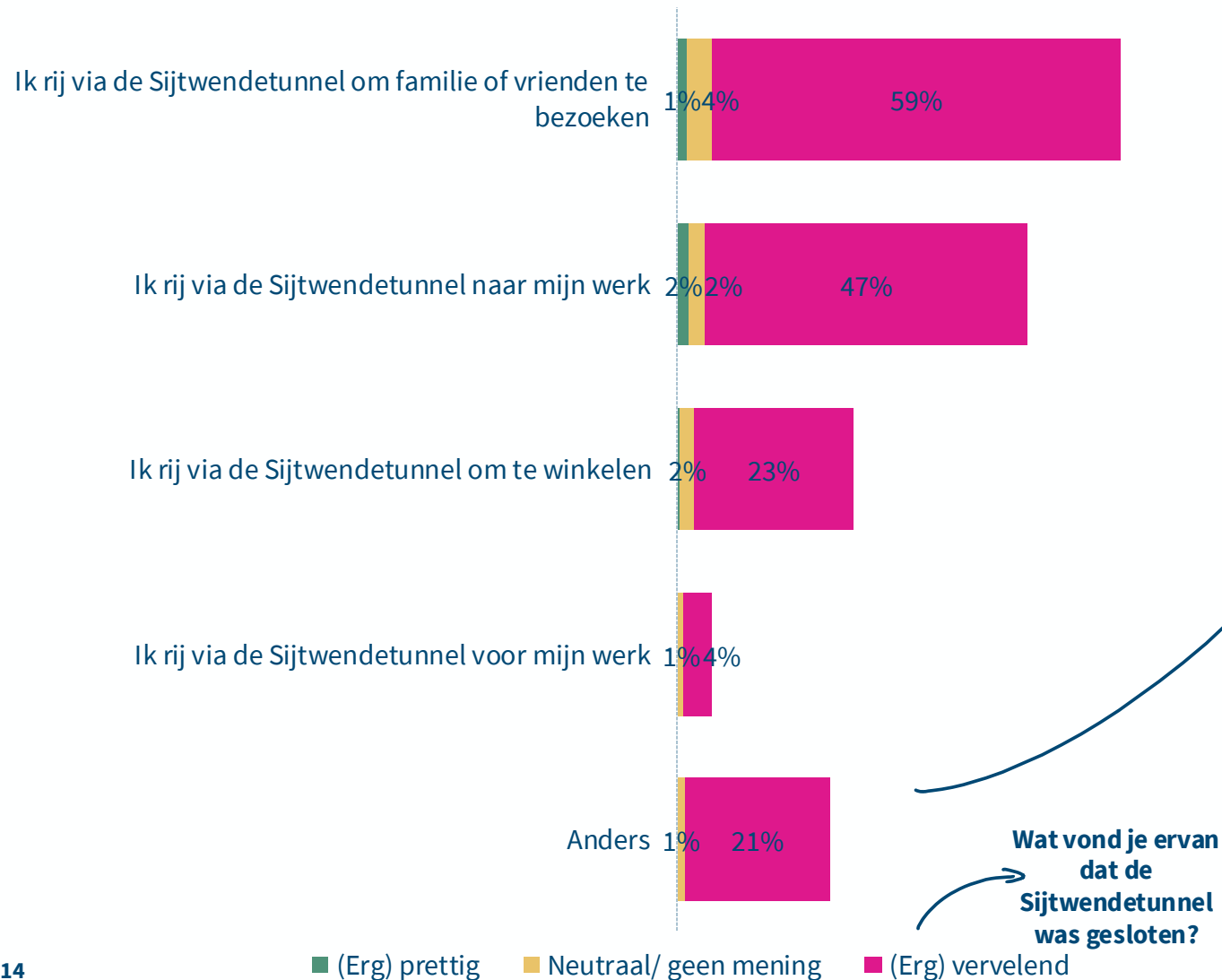
De meeste deelnemers die wel eens gebruikmaken van de Sijtwendetunnel, doen dat minimaal één of meerdere keren per maand.

De meeste deelnemers maken gebruik van de tunnel met de auto of motor: **99%**. Daarnaast gebruikt **6%** van de deelnemers wel eens de tram, en **1%** de vrachtauto. Minder dan **1%** van de deelnemers gebruikt wel eens de bus.

Bij de vraag over met welk vervoersmiddel mensen meestal door de tunnel reizen, konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Wat is de ervaring van de afsluiting en met welke redenen reizen deelnemers normaal via de tunnel?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien wat de ervaring van deelnemers was met de afsluiting, en met welke redenen ze normaalgesproken via de Sijtwendetunnel reizen. De grafiek laat de gegevens van alle deelnemers zien.

Deelnemers die de afsluiting van de tunnel als (erg) vervelend hebben ervaren, maken gebruik van de tunnel voor diverse redenen: om vrienden te bezoeken, voor werk en om te winkelen.

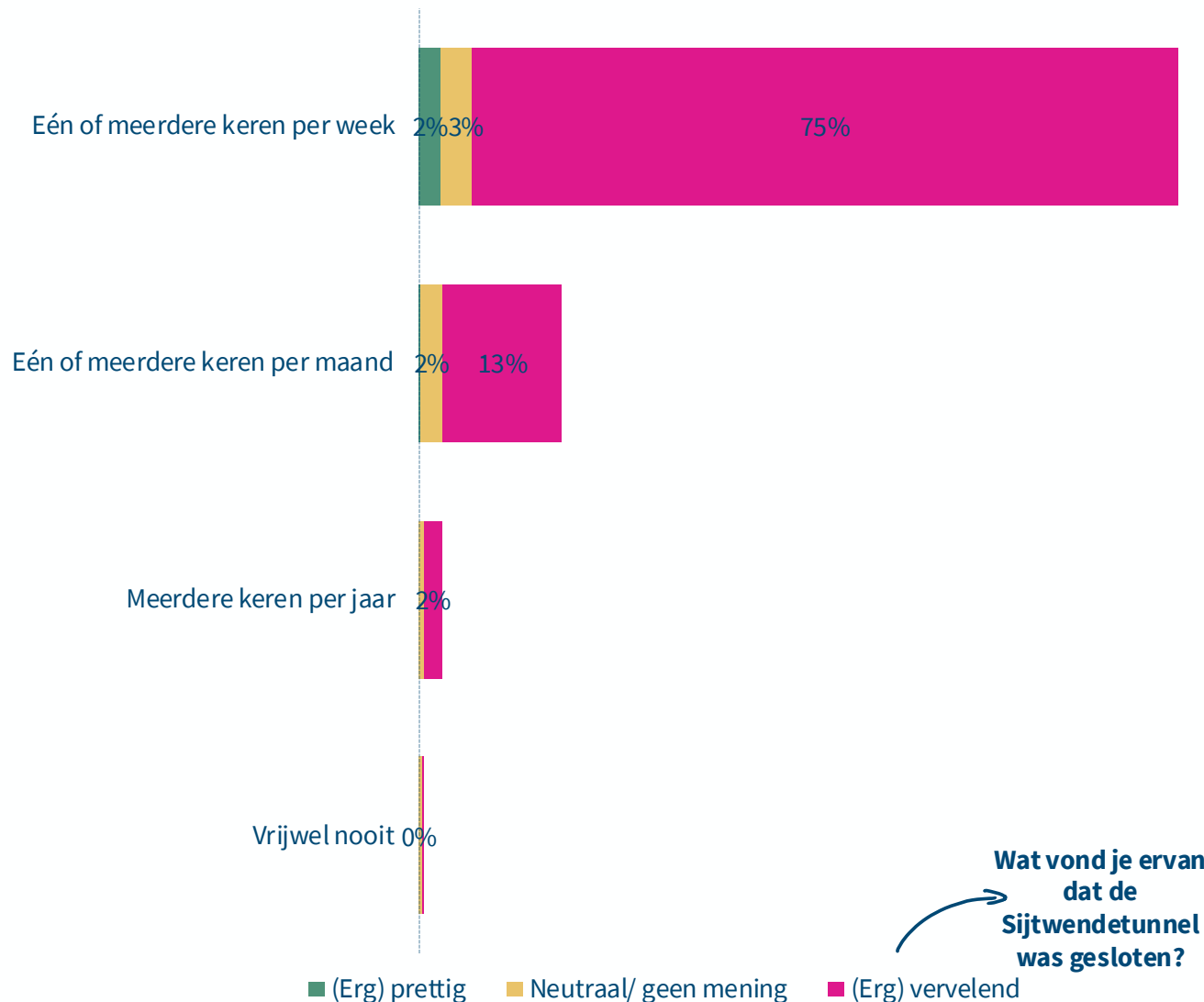
Deelnemers konden aangeven dat ze met een andere reden gebruikmaakten van de tunnel. Hieruit blijkt ook de sociale functie van de tunnel. Veelgenoemde redenen waren:

- Voor sport
- Om op de snelweg te komen
- Naar huis, of omdat deelnemers dichtbij de tunnel wonen
- Om (klein)kinderen op te halen of te brengen
- Naar het ziekenhuis
- Voor vrijwilligerswerk
- Voor hobby's, of uitstapjes.

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Wat is de ervaring van de afsluiting en hoe vaak reizen deelnemers normaal via de tunnel?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien wat de ervaring van deelnemers was met de afsluiting, en hoe vaak deelnemers normaal gesproken via de Sijwendetunnel reizen.

De meeste deelnemers (**95%**) maken gebruik van de Sijwendetunnel. De grafiek laat de resultaten zien van de deelnemers die wel eens gebruik hebben gemaakt van de Sijwendetunnel.

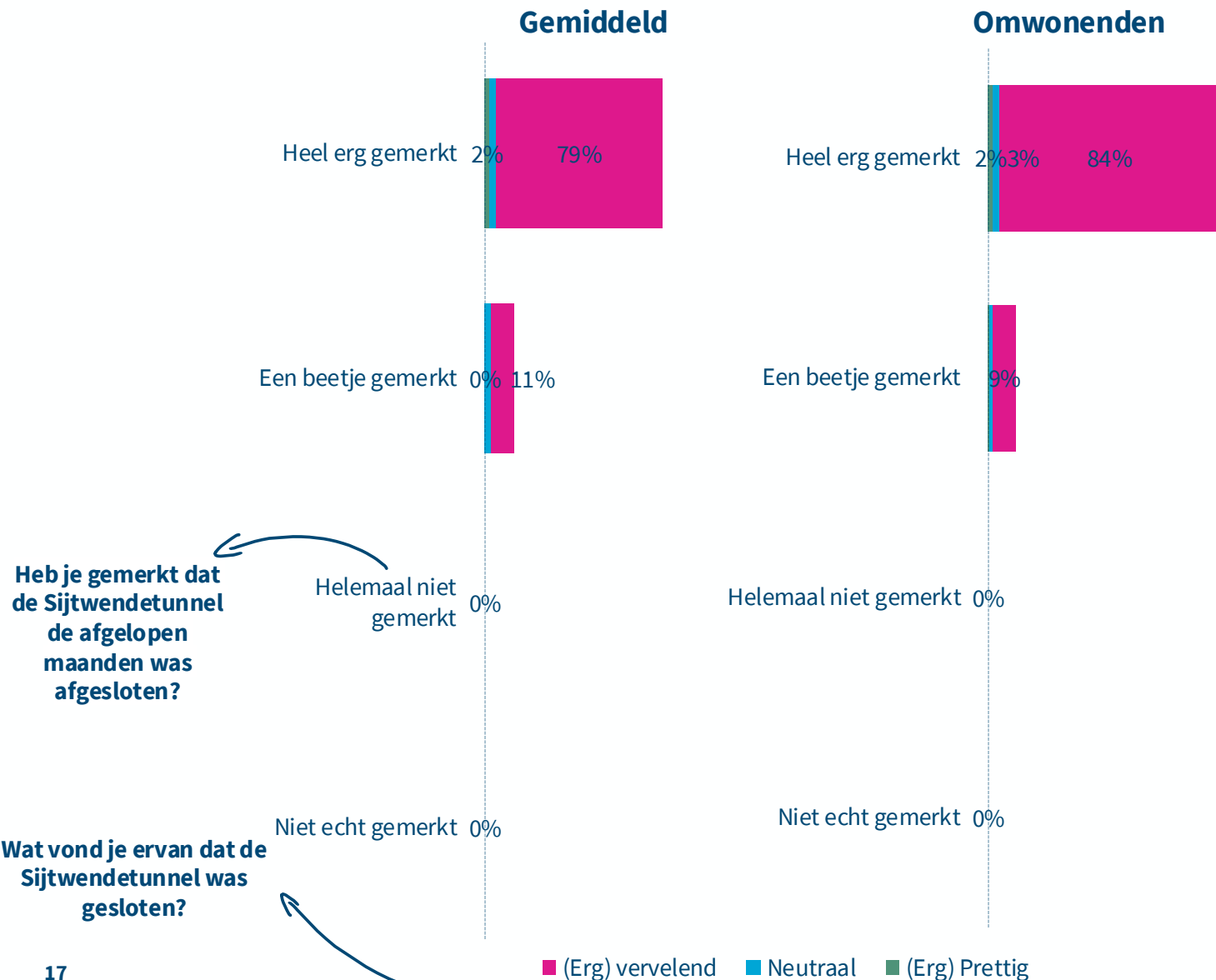
81% van de deelnemers die wel eens gebruikmaakt van de Sijwendetunnel, doet dat één of meerdere keren per week. Deze grote meerderheid heeft de afsluiting van de tunnel ook als (erg) vervelend ervaren: **75%** van het totaal. **2%** van het totaal heeft de afsluiting als (erg) prettig ervaren.

Ook van de deelnemers die één of meerdere keren per maand via de Sijwendetunnel reist (in totaal **15%**) heeft het grootste deel de afsluiting als (erg) vervelend ervaren.



2.1 Resultaten deel 1: De afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024

Wat is de ervaring van de afsluiting in 2024?



Heb je gemerkt dat de Sijtwendetunnel de afgelopen maanden was afgesloten?

Helemaal niet gemerkt

Wat vond je ervan dat de Sijtwendetunnel was gesloten?

Niet echt gemerkt

Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien in hoeverre deelnemers hebben gemerkt dat de Sijtwendetunnel was afgesloten, en hoe vervelend ze de afsluiting hebben ervaren. Bijna alle deelnemers hebben gemerkt dat de tunnels waren afgesloten: **99%**. De grafieken laten alleen de antwoorden zien van deelnemers die hebben gemerkt dat de Sijtwendetunnel was afgesloten.

De grootste groep deelnemers (**90%**) heeft afsluiting van de tunnel ervaren als (erg) vervelend. Van deze groep heeft bijna iedereen een beetje of heel erg gemerkt dat de tunnel was afgesloten.

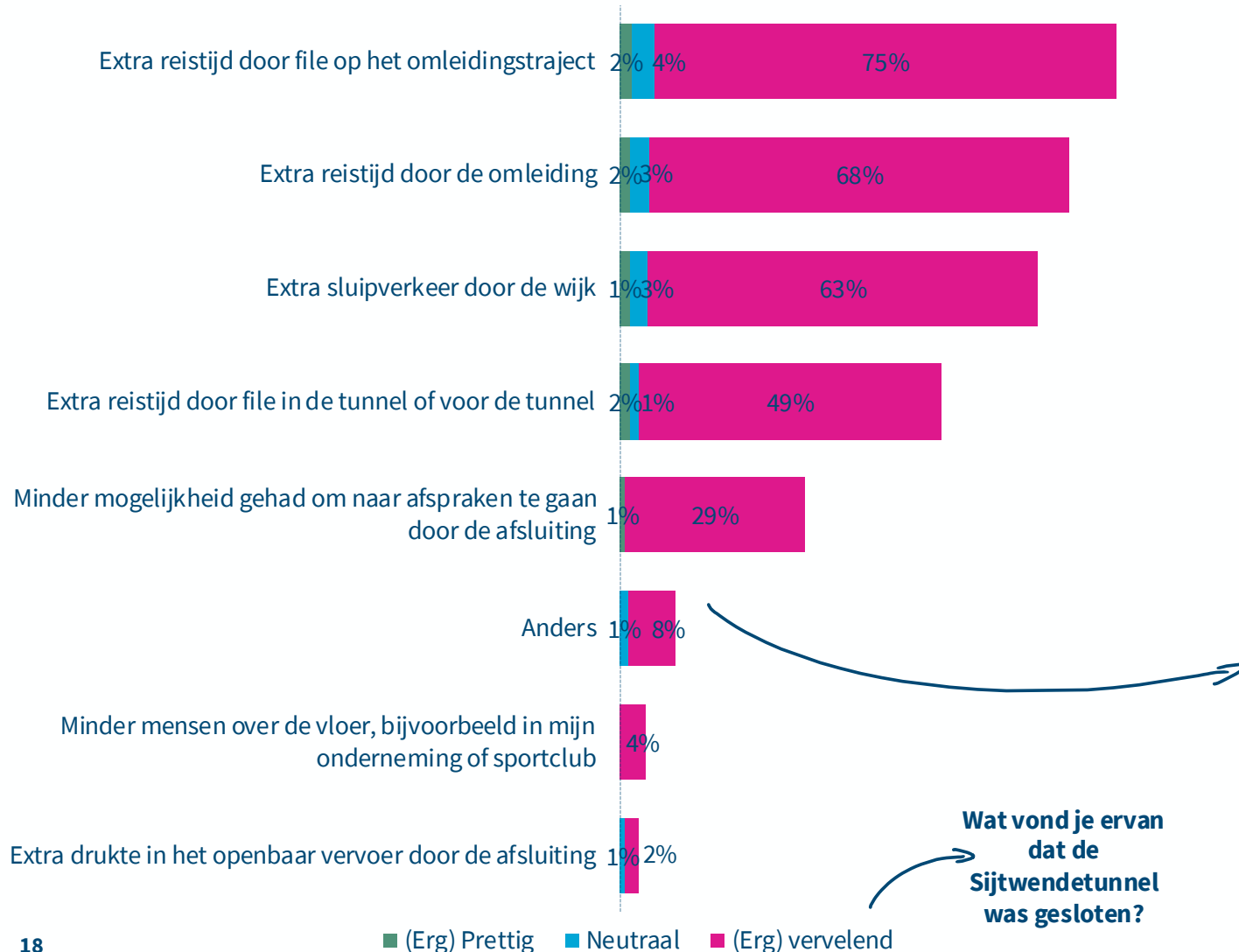
Er is ook een groep deelnemers (**6%**) die een beetje of heel erg hebben gemerkt dat de tunnel was afgesloten, maar desondanks aangeven de afsluiting van de tunnel te hebben ervaren als neutraal.

Omwonenden hebben de afsluiting van de tunnel ongeveer hetzelfde ervaren als het gemiddelde. Omwonenden geven iets vaker aan heel erg te hebben gemerkt dat de tunnel was gesloten.

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Wat hebben deelnemers gemerkt van de afsluitingen?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien wat deelnemers hebben gemerkt van de afsluiting van de Sijtwendetunnel, en hoe vervelend ze dat hebben ervaren. Deelnemers die aangaven te hebben gemerkt dat de tunnel was afgesloten kregen een vervolgvraag: Wat heb je gemerkt tijdens het werk aan de Sijtwendetunnel? **98%** van de deelnemers kreeg deze vervolgvraag. De grafiek laat hun antwoorden zien.

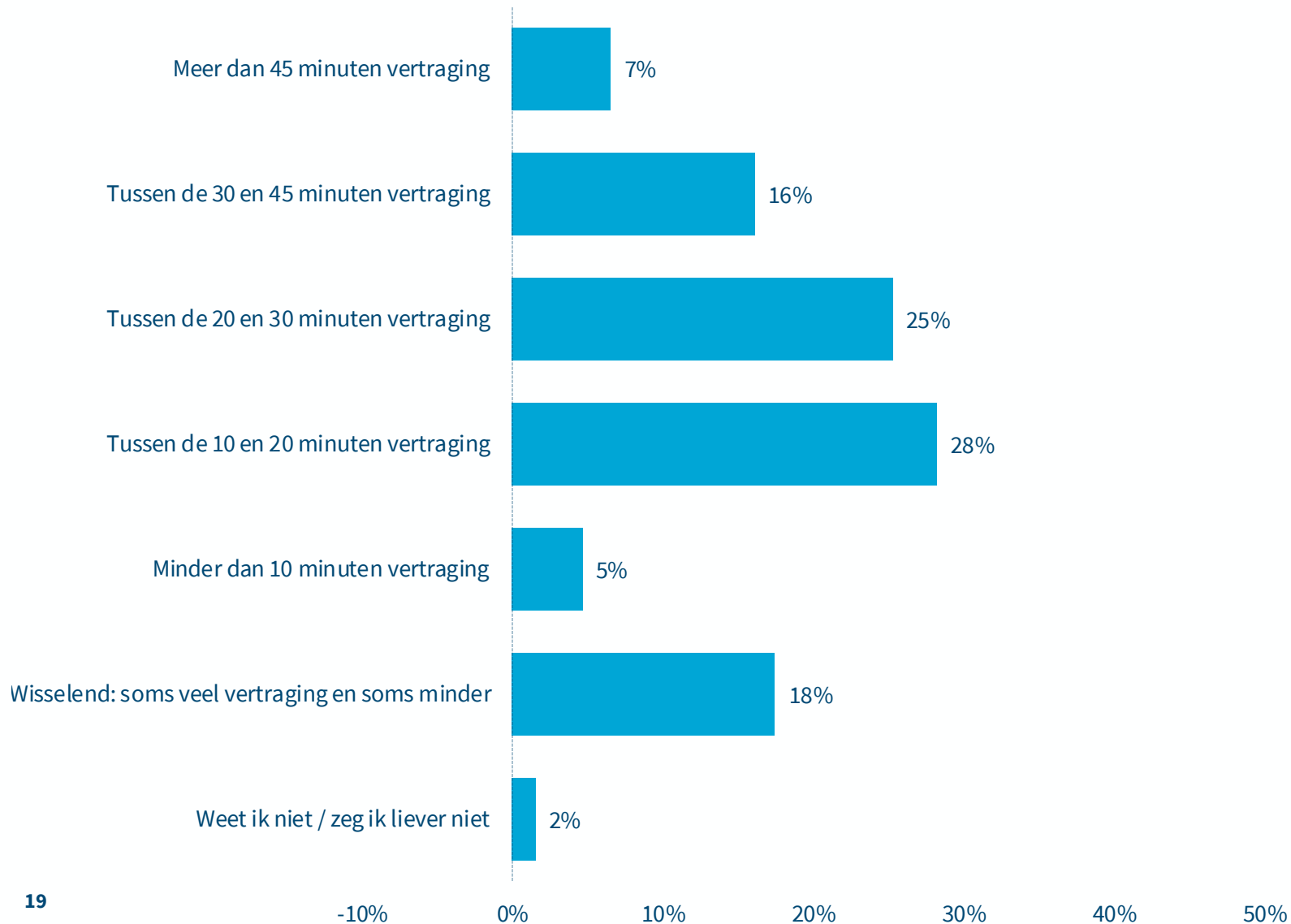
Extra reistijd is het meest aangegeven als reden dat deelnemers de afsluiting als (erg) vervelend hebben ervaren. **75%** van de deelnemers had extra reistijd door file op het omleidingstraject, **68%** had extra reistijd door de omleiding zelf en **49%** had extra reistijd door file in de tunnel. Ook sluijverkeer door de wijk (**63%**) wordt vaak als reden genoemd om de afsluiting als (erg) vervelend te hebben ervaren. Een verdiepende analyse wijst uit dat omwonenden sluijverkeer vaker noemen als reden om de afsluiting als (erg) vervelend te hebben ervaren.

Deelnemers kregen ook de antwoordoptie “anders”, om zelf in te vullen wat ze hadden gemerkt van de afsluiting. Veelgenoemde antwoorden kwamen overeen met de andere antwoordopties. Bijvoorbeeld file, overlast, vertraging, of een combinatie daarvan.

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Hoeveel extra vertraging hadden deelnemers door de werkzaamheden?



Toelichting

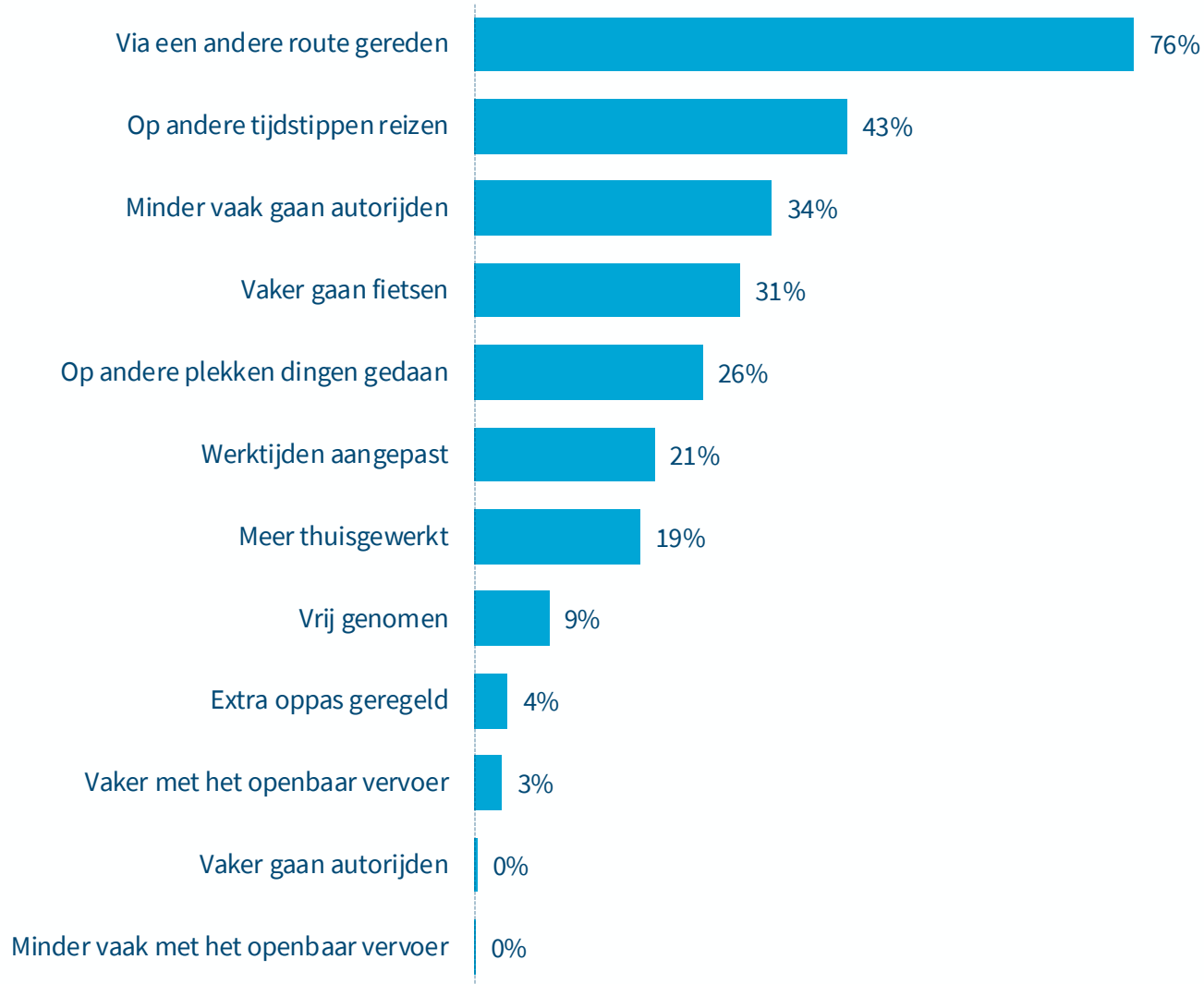
De grafiek hiernaast laat zien hoeveel vertraging deelnemers hadden door de werkzaamheden. De deelnemers die aangaven extra reistijd te hebben gehad, kregen een vervolgvraag: Hoeveel extra reistijd had je per reis? **95%** van de deelnemers kreeg deze vervolgvraag. De grafiek laat hun antwoorden zien.

De vertragingen die deelnemers hadden varieerden: ongeveer de helft van de deelnemers (**54%**) had tussen de 10 en 30 minuten extra vertraging per reis, door de werkzaamheden aan de Sijtwendetunnel.

Dit komt overeen met de door Rijkswaterstaat gemeten gemiddelde vertraging van 10-30 minuten.



Hebben deelnemers hun (reis)gedrag veranderd?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe deelnemers hun gedrag en hun reisgedrag hebben veranderd door de afsluiting van de Sijtwendetunnel. **77%** van de deelnemers heeft aangegeven hun reisgedrag te hebben veranderd. De grafiek laat hun antwoorden zien.

Er was ook een antwoordoptie “anders”, waarbij deelnemers konden aangeven hoe ze hun reisgedrag hebben aangepast. Antwoorden kwamen overeen met de andere antwoordopties, bijvoorbeeld:

- Extra reistijd inplannen
- Naar andere bestemmingen reizen
- Aanpassen was niet mogelijk
- Afspraken uitstellen of afzeggen

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.



Wat hebben deelnemers nodig om hun reisgedrag in de toekomst blijvend te veranderen?

Wat heb je nodig om je reisgedrag in de toekomst blijvend te veranderen?

"Er moet echt een bewaakte fietsstalling bij de Mall komen. Veel mensen willen fietsen maar niet dat hun fiets gestolen wordt. Als er een bewaakte stalling was zou ik veel vaker op de fiets gaan i.p.v. met de auto door de Mall"

"Goed geïnformeerd over alternatieve routes, tijdstippen en vervoersmiddelen."

"Tijdige en accurate informatie."

"Geen scheepvaartverkeer op de Vliet tijdens spitsuren, zodat de bruggen gaan niet open!"

"Een werkgever die dit toelaat en wellicht ergens anders gaan wonen. Heel simpel dus. Beide niet mogelijk. Er moet gewoon rekening gehouden met de omliggende woonwijken en Leidsenhage (Mall) moet GEEN voorrang krijgen"

"Meer openbaar vervoer, bussen en trams die iedere 5 minuten rijden"

"Alleen bestemmingsverkeer over omleidingsroutes door L-V laten rijden, doorgaand verkeer verplicht over de Utrechtse en Rotterdamse baan. Het is voor inwoners niet te doen om op een vast tijdstip ergens te zijn (kinderopvang, BSO) als de Vliettunnel is afgesloten."

Toelichting

Alle deelnemers kregen de vraag wat ze nodig hadden om hun reisgedrag in de toekomst, blijvend, te veranderen. 8% van deze mensen geeft aan het waarschijnlijk te vinden dat ze hun aangepaste gedrag zullen vasthouden in de toekomst. Wel heeft bijna de helft van de deelnemers suggesties gedaan voor wat ze nodig hebben om hun gedrag in de toekomst blijvend te veranderen.

Onderstaand een aantal veelgenoemde zaken:

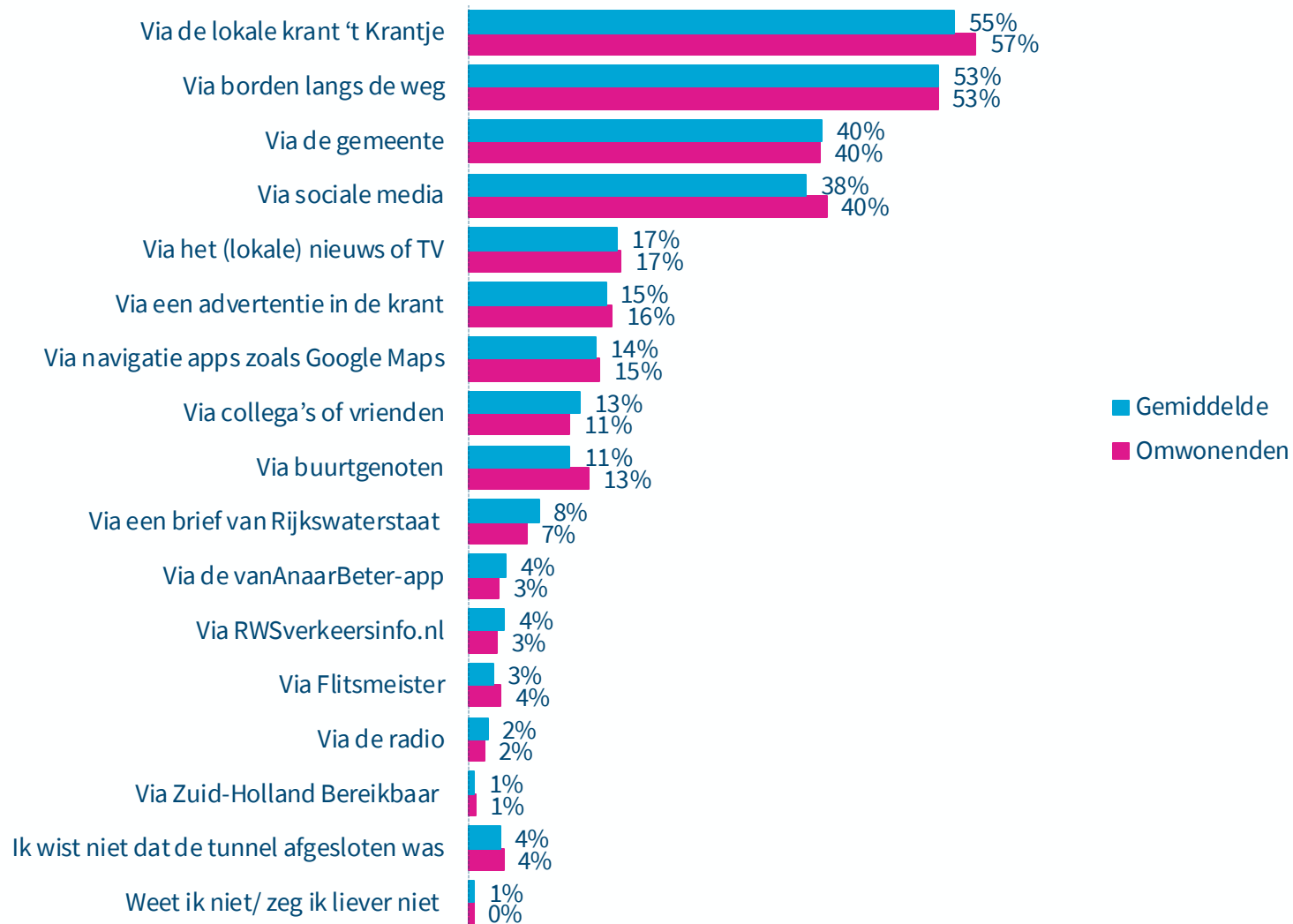
- Het is niet mogelijk gedrag blijvend te veranderen (10-30% van de deelnemers noemt dit argument)
- Betere informatievoorziening over alternatieve routes en vervoersmogelijkheden (10-30% van de deelnemers noemt dit argument)
- Meer openbaar vervoer (<10% van de deelnemers noemt dit argument)
- Het vervoer van mensen van en naar de Mall moet anders geregeld worden (<10% van de deelnemers noemt dit argument)

Daarnaast worden er door een aantal deelnemers specifieke aanbevelingen gedaan, die hen zouden helpen bij het blijvend veranderen van hun reisgedrag. Hiernaast een overzicht van een aantal van deze reacties, plus een aantal sprekende quotes van veelgenoemde zaken.



2.2 Resultaten deel 2: De communicatie over de afsluiting van de Sijtwendetunnel in 2024

Op welke manier leerden deelnemers over de afsluiting van de Sijtwendetunnel?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien op welke manieren deelnemers hebben gehoord over de afsluiting van de Sijtwendetunnel. Dit zijn de gegevens van alle deelnemers aan de raadpleging.

63% van de deelnemers geeft aan omwonende van de Sijtwendetunnel te zijn. Deze grafiek vergelijkt hun antwoorden (roze) met die van alle deelnemers samen (blauw).

De meeste deelnemers leerden over de afsluiting van de Sijtwendetunnel via 't Krantje (**55%**), borden langs de weg (**53%**), de gemeente (**40%**) en/of sociale media (**38%**).

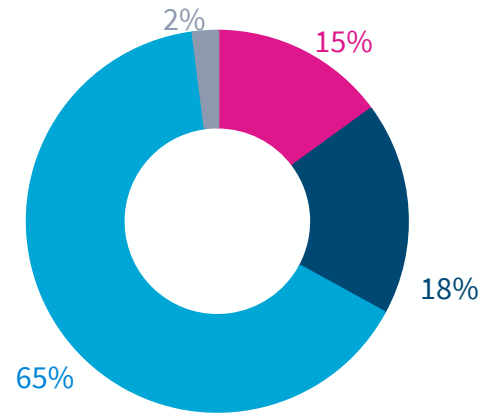
Er is weinig verschil in hoe omwonenden leerden over de afsluiting, ten opzichte van het gemiddelde. Omwonenden gaven iets vaker aan te hebben kennisgenomen van de afsluiting via 't Krantje, sociale media en buurtgenoten.

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere zaken aanvinken. De percentages in de grafiek hiernaast tellen daarom op tot meer dan 100%.

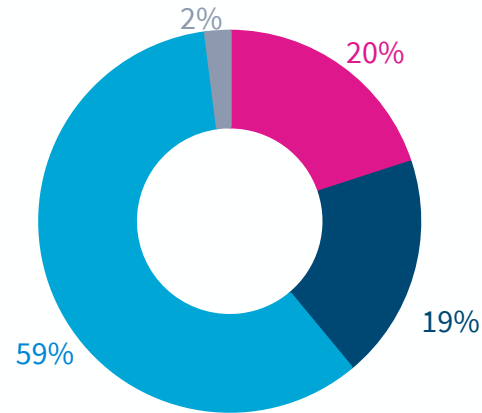


Wat is de ervaring met de communicatie over de afsluitingen?

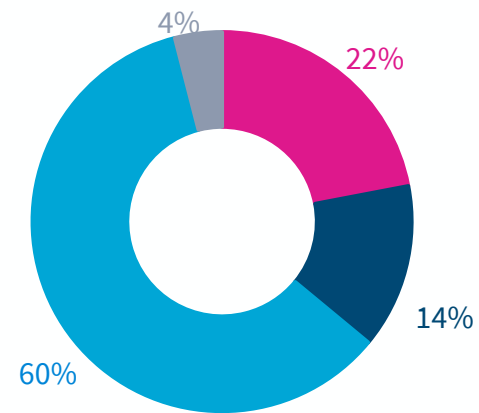
De informatie over de afsluiting was begrijpelijk



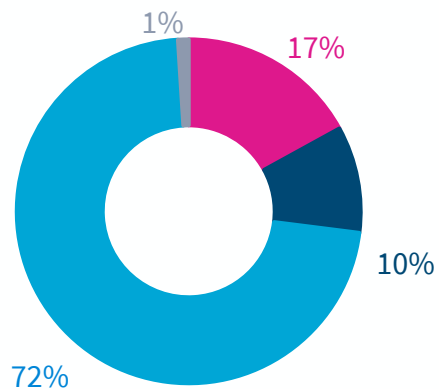
De informatie over de afsluiting was compleet



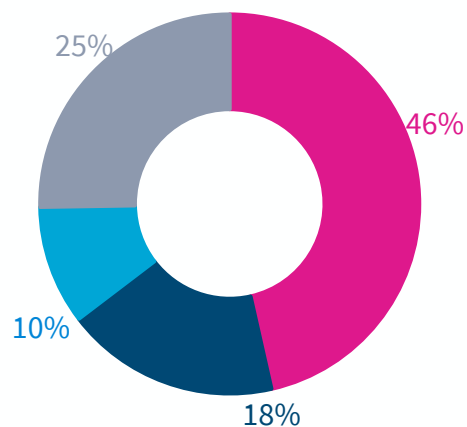
Ik wist goed welke delen op welk moment waren afgesloten



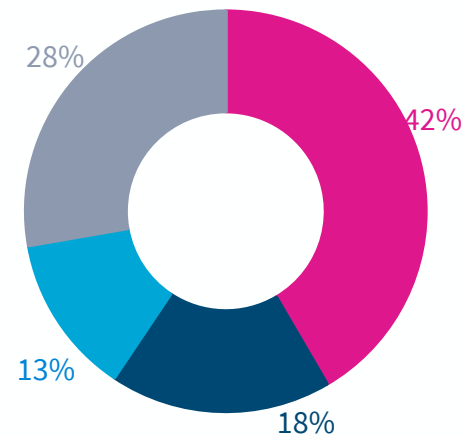
Ik wist goed hoe ik om moest rijden of alternatief vervoer kon gebruiken



Ik wist goed waar ik terecht kon met vragen



Ik wist goed waar ik terecht kon met klachten



Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien hoe deelnemers de communicatie over de afsluiting hebben ervaren. Deelnemers die wisten dat de Sijtwendetunnel was afgesloten (**96%**) kregen een aantal vervolgvragen over hoe ze de communicatie over de afsluiting hebben ervaren. De grafieken laten hun antwoorden zien.

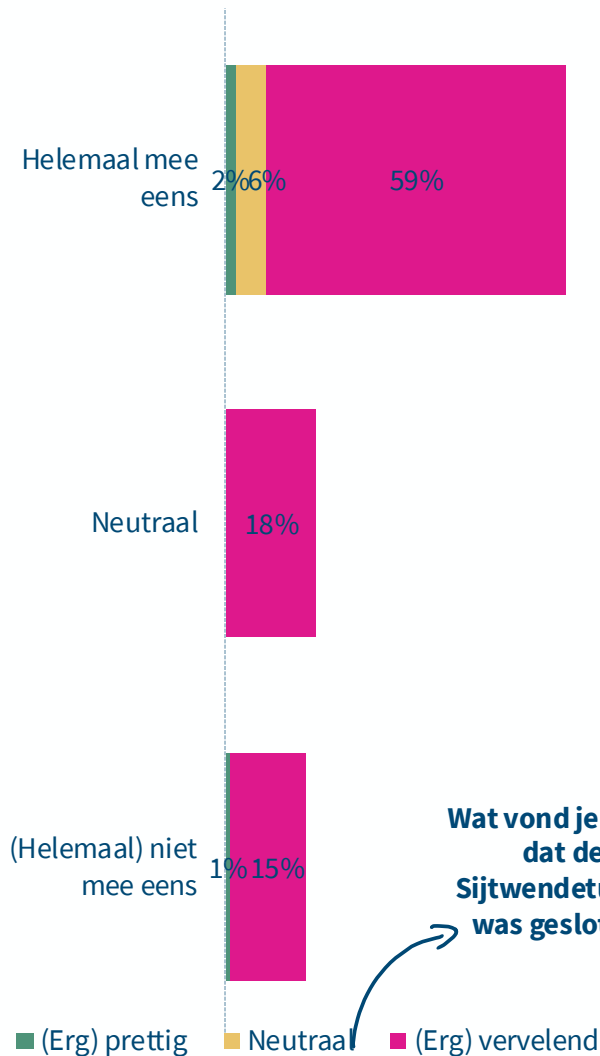
- Ongeveer twee derde (**65%**) van de deelnemers geeft aan de informatie over de afsluiting begrijpelijk te hebben gevonden.
- Ook gaf meer dan de helft (**59%**) van de deelnemers aan de informatie over de afsluiting compleet te hebben gevonden.
- Bijna driekwart (**72%**) van de deelnemers geeft aan goed te weten hoe ze om moesten rijden of alternatief vervoer moesten gebruiken.
- Ook wist meer dan de helft (**60%**) van de deelnemers goed welke delen wanneer waren afgesloten.
- Bijna de helft van de deelnemers geven aan niet goed te weten waar ze terecht konden met vragen (**46%**) en klachten (**42%**).

- (Helemaal) mee oneens
- Neutraal/Zeg ik liever niet
- (Helemaal) mee eens
- Niet van toepassing

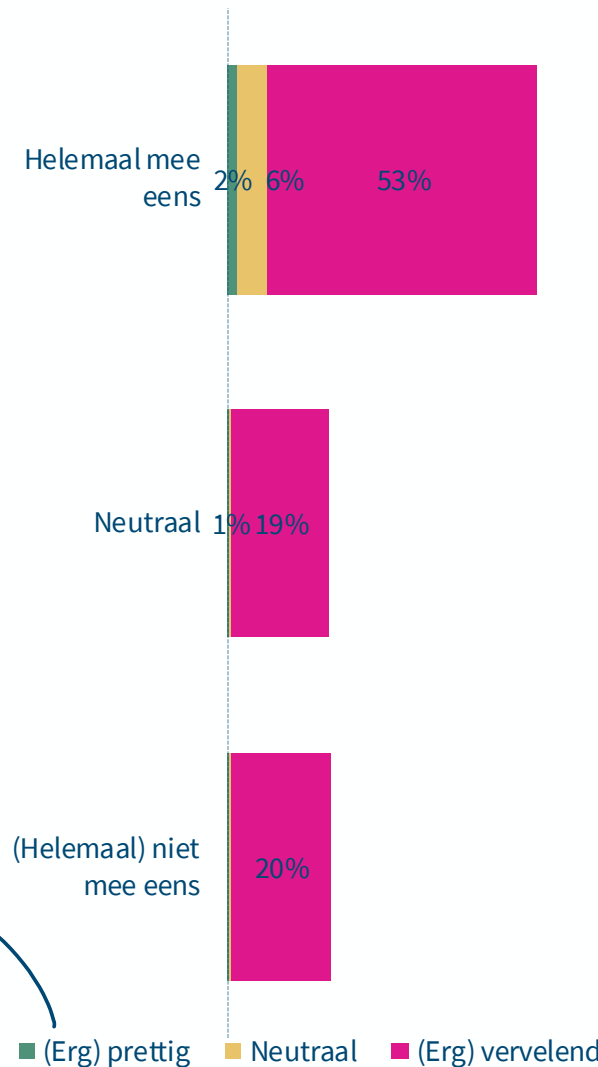


Wat is de ervaring met de communicatie van de afsluitingen?

De informatie over de afsluiting was begrijpelijk



De informatie over de afsluiting was compleet



Wat vond je ervan dat de Sijtwendetunnel was gesloten?

Toelichting

De grafieken hiernaast en op de volgende pagina laten zien hoe deelnemers de communicatie over de afsluiting hebben ervaren, en hoe vervelend ze het vonden dat de Sijtwendetunnel was afgesloten. Deelnemers die wisten dat de Sijtwendetunnel was afgesloten (96%) kregen een aantal vervolgvragen over hoe ze de communicatie over de afsluiting hebben ervaren. De grafieken laten alleen hun antwoorden zien.

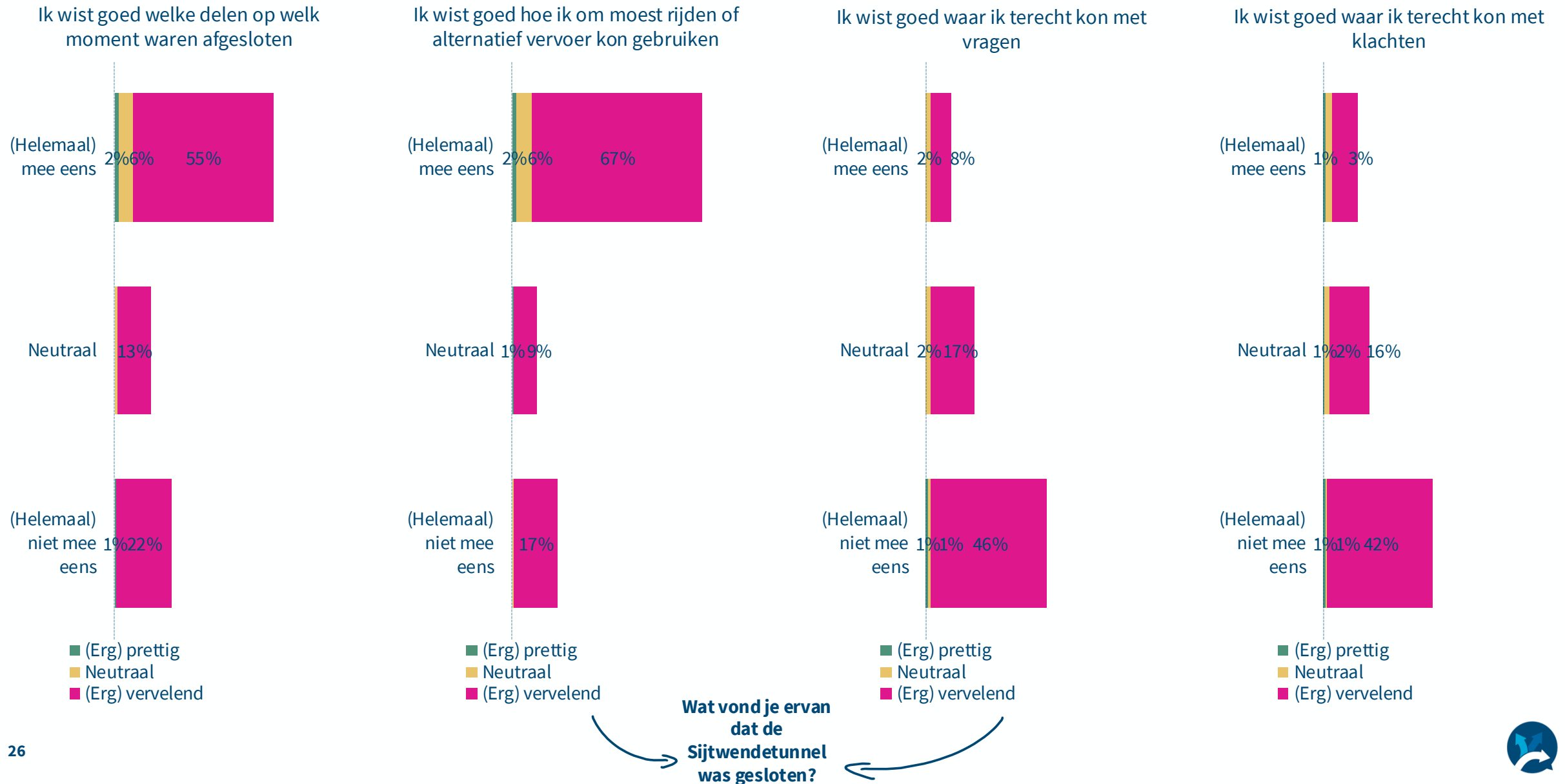
Er lijkt geen verband tussen hoe vervelend deelnemers de afsluiting vonden en hoe de communicatie is ervaren (zoals te zien op de grafieken hiernaast en op de volgende slide). Deelnemers zijn over het algemeen erg positief over de informatie over de afsluiting. Desondanks hebben de deelnemers de afsluiting van de Sijtwendetunnel als (erg) vervelend ervaren.

"Communicatie. Het scheelde voor mijn beeldvorming enorm toen ik las wat allemaal gedaan is aan de tunnel. De algemene beeldvorming was van iedereen die ik sprak: 'Hoeveel tijd hebben ze nodig om een paar lampen te vervangen!'"

"Meer dan wel betere informatie over waar en wanneer files dreigen te ontstaan door omrijders."

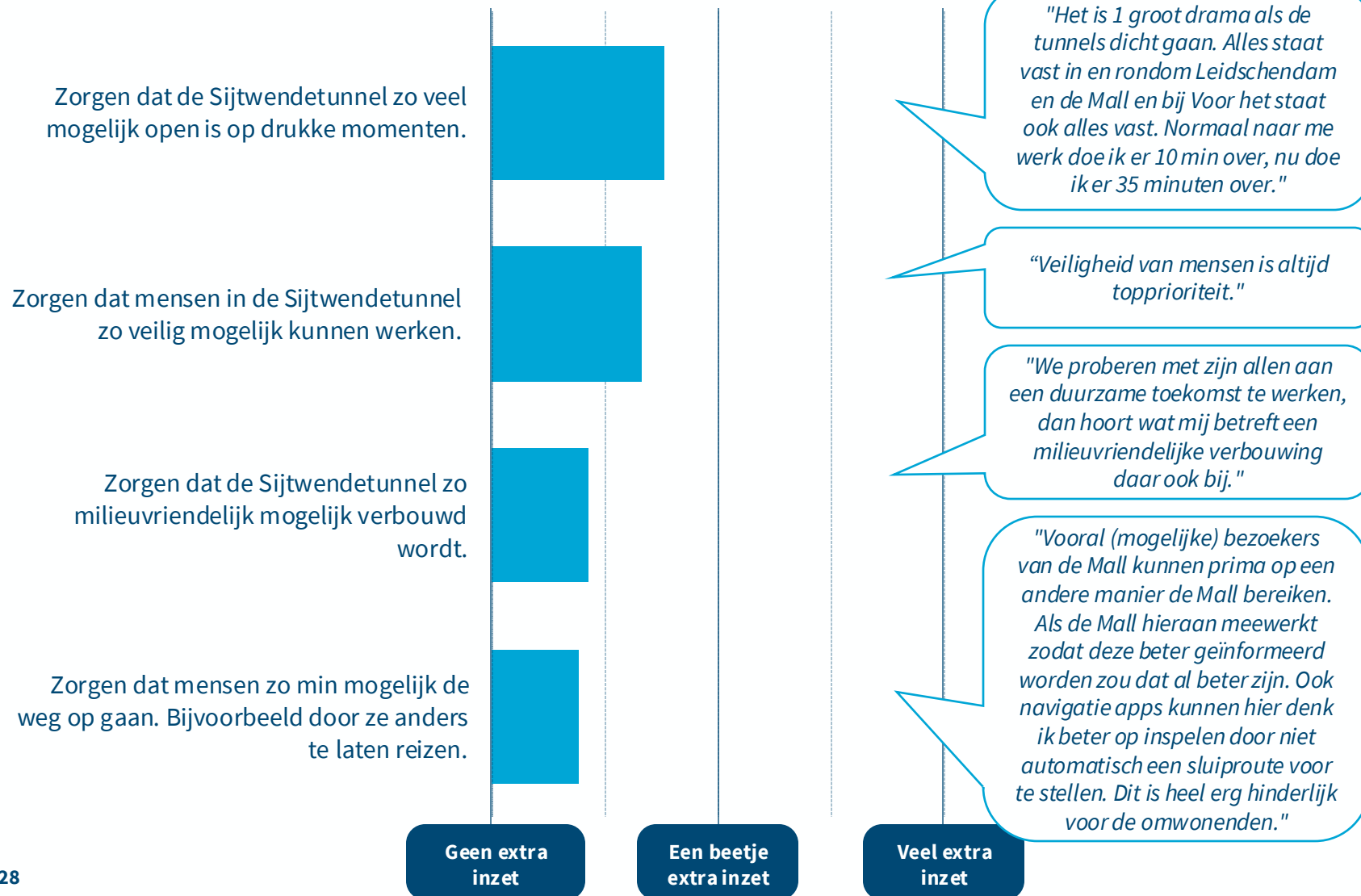


Wat is de ervaring met de communicatie van de afsluitingen?



2.3 Resultaten deel 3: Toekomstige afsluitingen van de Sijtwendetunnel

Wat vinden omwonenden en gebruikers belangrijk bij een toekomstige renovatie?



"Het is 1 groot drama als de tunnels dicht gaan. Alles staat vast in en rondom Leidschendam en de Mall en bij Voor het staat ook alles vast. Normaal naar me werk doe ik er 10 min over, nu doe ik er 35 minuten over."

"Veiligheid van mensen is altijd topprioriteit."

"We proberen met zijn allen aan een duurzame toekomst te werken, dan hoort wat mij betreft een milieuvriendelijke verbouwing daar ook bij."

"Vooral (mogelijke) bezoekers van de Mall kunnen prima op een andere manier de Mall bereiken. Als de Mall hieraan meewerkt zodat deze beter geïnformeerd worden zou dat al beter zijn. Ook navigatie apps kunnen hier denk ik beter op inspelen door niet automatisch een sluiproute voor te stellen. Dit is heel erg hinderlijk voor de omwonenden."

Toelichting

De grafiek hiernaast laat per doel zien waar de gemiddelde deelnemer het schuifje in de keuzetaak heeft neergezet. Per doel is een quote toegevoegd die illustrerend is voor het gedeelde sentiment van deelnemers. De grafiek laat de gegevens zien van alle deelnemers.

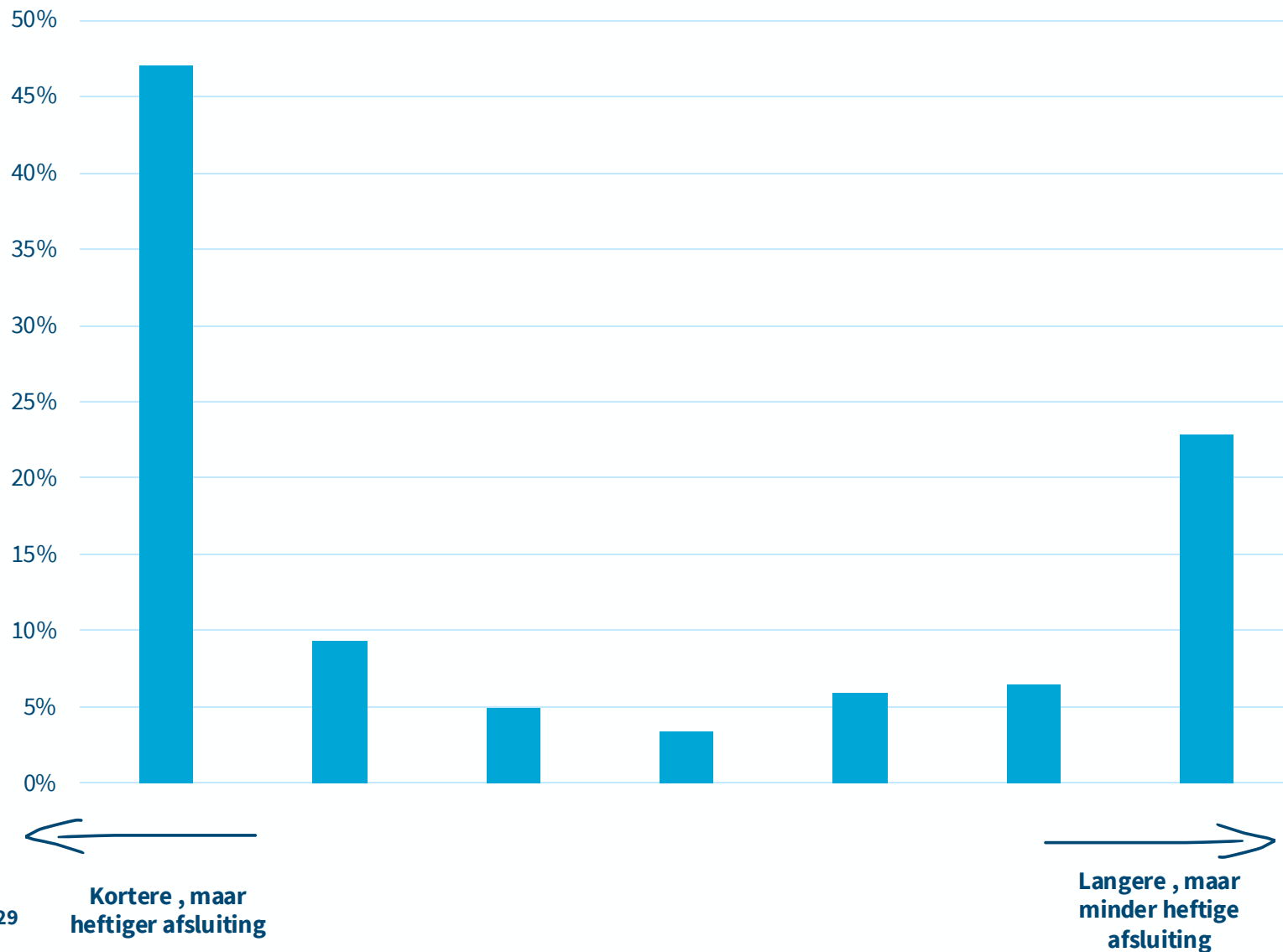
Deelnemers moesten in deze keuzetaak een afweging maken tussen de doelen aan de ene kant en de doorlooptijd van de afsluiting en extra reistijd aan de andere kant.

De gemiddelde deelnemer heeft niet sterk ingezet op één doel, maar wil een beetje extra inzet op alle doelen. Daarbij springen twee doelen er uit: *zorgen dat de Sijtwendetunnel zo veel mogelijk open is op drukke momenten* en *zorgen dat mensen in de Sijtwendetunnel zo veilig mogelijk kunnen werken*.

Redenen waarom deelnemers wel of niet hebben ingezet op een doel zijn te lezen bij de motivaties vanaf pagina 34.



Geven deelnemers de voorkeur aan een kortere, heftigere afsluiting, of een lange, rustigere afsluiting?



Toelichting

De grafiek hiernaast het percentage deelnemers zien dat het schuifje op verschillende punten heeft gezet bij de vraag wat ze zouden prefereren; een kortere, heftigere afsluiting of een lange, rustigere afsluiting? De grafiek laat de gegevens zien van alle deelnemers.

De meeste deelnemers (**61%**) geven de voorkeur aan een heftigere, maar kortere afsluiting.

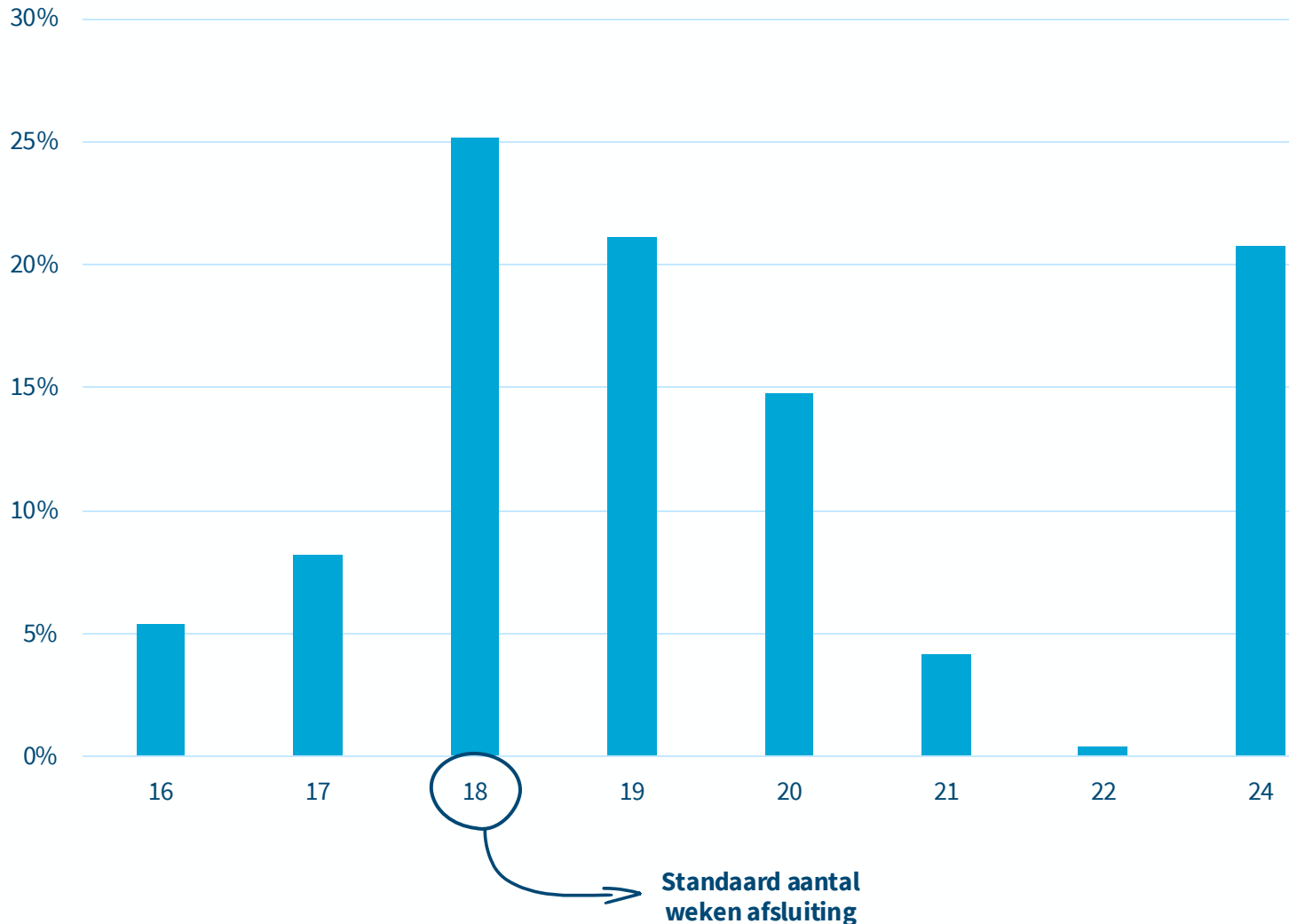
Ongeveer **35%** van de deelnemers geeft aan de voorkeur te geven aan een langere, maar minder heftige afsluiting van de tunnel.

Dit is in lijn met de reacties die we terugzien in de kwalitatieve analyses.

"De tunnel moet zo kort mogelijk dicht zijn om de overlast voor bewoners van Leidschendam te beperken. Openstelling in de weekenden ten behoeve van de Mall is niet in het belang van de inwoners van Leidschendam."



Hoeveel weken afsluiting accepteren deelnemers?



Hoe lang duurt het?



Toelichting

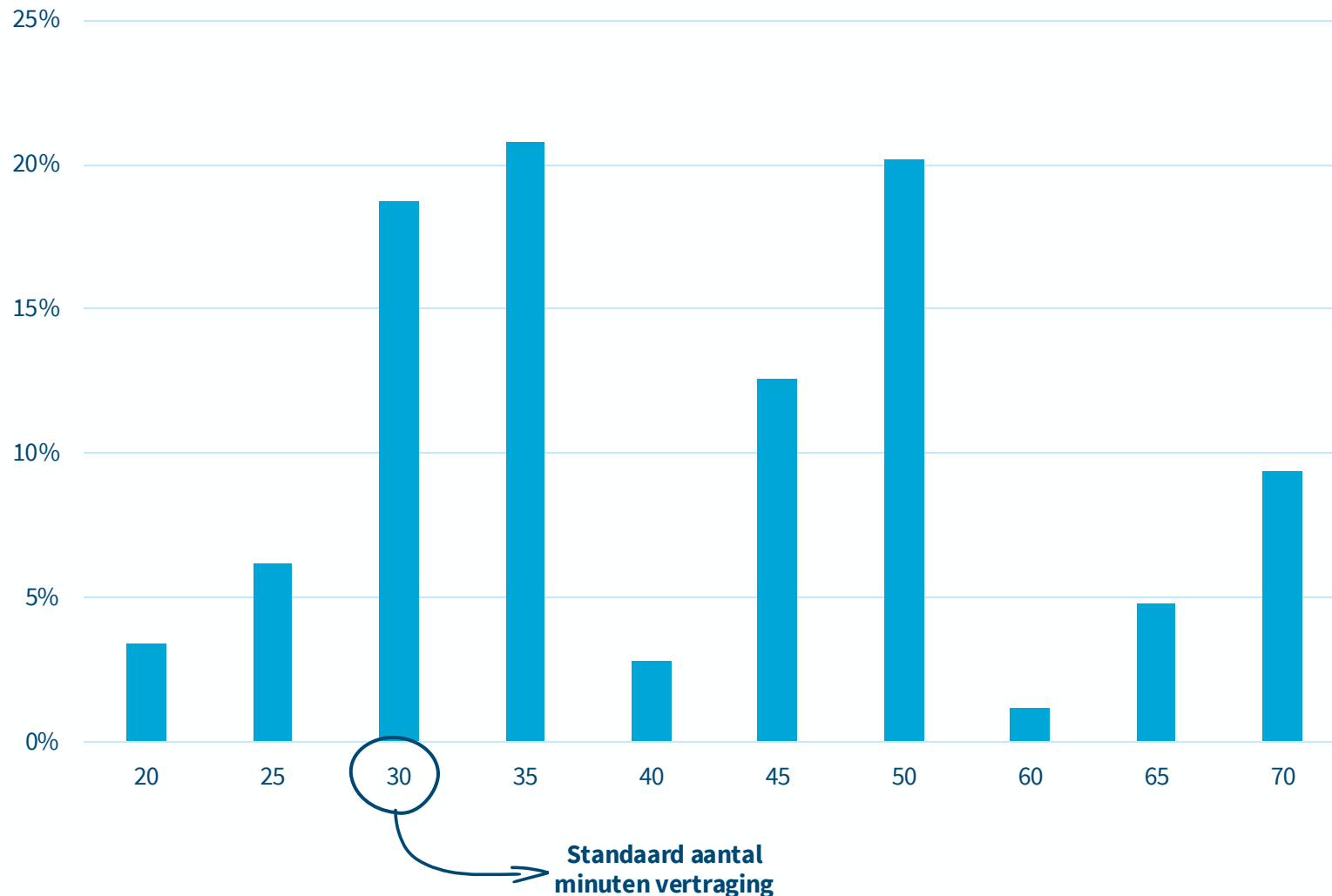
Bij het invullen van de keuzetaak konden deelnemers zien hoeveel extra weken afsluiting er zouden zijn met hun keuzes. De grafiek hiernaast laat het percentage deelnemers zien dat een bepaald aantal weken afsluiting accepteerden. De afsluiting van de Sijtwendetunnel heeft 18 weken geduurd. De grafiek laat de gegevens zien van alle deelnemers.

De meeste deelnemers (**61%**) kwamen met hun keuze uit op meer dan de standaard 18 weken vertraging. **21%** van de deelnemers accepteerde 24 weken afsluiting voor hun keuzes. Een kleine groep deelnemers (**14%**) heeft actief ingezet op minder lange werkzaamheden, van 16 of 17 weken.

Deze uitkomsten zetten de uitkomsten van de vorige slide in een ander daglicht. Daar zagen we dat mensen over het algemeen de voorkeur geven aan een kortere, heftigere afsluiting. Maar als ze hiervoor behoeften zoals gemakkelijk woon- werkverkeer, veiligheid of duurzaamheid moeten opgeven zijn ze bereid een langere afsluiting te accepteren. Een andere verklaring voor het verschil tussen deze en de vorige slide kan zijn dat deelnemers hier zien om hoeveel weken het gaat, bij de algemene stelling van de vorige slide hebben deelnemers dit inzicht niet. Deelnemers moesten namelijk een afweging maken tussen de doelen en de duur van de afsluiting.



Hoeveel minuten extra vertragingstijd accepteren deelnemers?



Hoeveel extra vertraging is er?



Toelichting

Bij het invullen van de keuzetaak konden deelnemers zien hoeveel extra minuten vertraging hun keuzes zouden veroorzaken. De grafiek hiernaast laat zien het percentage deelnemers zien dat een bepaald aantal minuten extra vertraging accepteerden. De standaard vertraging door de afsluiting van de Sijtwendetunnel was ongeveer 30 minuten. De grafiek laat de gegevens zien van alle deelnemers.

De meeste deelnemers (**72%**) kwamen met hun keuze uit op extra vertraging. De meeste deelnemers (**56%**) eindigden met een vertraging van 35-50 minuten. **16%** van de deelnemers accepteerde meer dan een uur vertraging.

Een kleine groep deelnemers van **10%** heeft actief gestuurd op minder vertraging: een extra vertraging van 20 of 25 minuten.



Wat zeggen deelnemers over ‘Zorgen dat de Sijtwendetunnel zo veel mogelijk open is op drukke momenten’?

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is: ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument ★★ 10-30% van de deelnemers noemt dit argument ★★★ >30% van de deelnemers noemt dit argument

Veelgenoemde argumenten

Zorg dat de tunnel doordeweeks (in de spits) open is, dat is belangrijk voor omwonenden

★★★

"De Vliettunnel open tijdens de spits door de weeks vind ik belangrijk voor de leefbaarheid/bereikbaarheid van de bewoners van Leidschendam/Voorburg"

"De tunnel moet zo kort mogelijk dicht zijn om de overlast voor bewoners van Leidschendam te beperken. Openstelling in de weekenden ten behoeve van de Mall is niet in het belang van de inwoners van Leidschendam."

Deelnemers noemen een aantal voorwaarden die belangrijk zijn om te bepalen op welke drukke momenten de Sijtwendetunnel (niet) gesloten moeten worden.

Weeg de belangen van bezoekers aan de Mall eerlijk ten opzichte van dan die van omwonenden

★★

"Liever zo snel mogelijk gerenoveerd"

Liever zo snel mogelijk renoveren en niet sluiten

★★

"Goed idee om de tunnels in het traject in delen te openen of dicht te houden. Echter de laatste tunnelbak is erg precair. Er waren zoveel weggebruikers die dachten via de Parkweg/oosteinde/oud Voorburg "slimme" weggetjes pakken. Hierdoor stond een file in een woonwijk! Hier fietsen kinderen, ouderen die lopen.. en vervolgens een aantal automobilisten die her en der een voetpad pakte. Ik zie hier liever dat er hekken komen in de woonwijken. Stuur het verkeer over maximaal 2 alternatieve routes. Duidelijker aangeven waar en hoe deze lopen. En waarschuw de automobilisten voor X langere reistijd indien ze hun eigen sluiproutes willen nemen. Ander plan zou zijn door een aantal routes bijvoorbeeld door de sluisjes in Leidschendam of de bruggetjes in Voorburg over de vliet, alleen voor bewoners beschikbaar te maken d.m.v. een sticker op de voorruit"

Het moment maakt minder uit, zolang we maar sluihverkeer voorkomen

★★



Wat zeggen deelnemers over ‘Zorgen dat mensen in de Sijtwendetunnel zo veilig mogelijk kunnen werken’?

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is:
 ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument ★★ 10-30% van de deelnemers noemt dit argument ★★★ >30% van de deelnemers noemt dit argument

Argument om hier niet extra op in te zetten

Dit is voldoende gedekt door de standaardprocedures

★★

Zowel voor deelnemers die wel en die niet op deze optie inzetten is het belang van veiligheid een gegeven.

"Veilig werken is belangrijk. Iedereen einde van de werkdag weer gezond naar huis"

"Lijkt mij dat er überhaupt veilig voor gewerkt moeten volgens de normen van de Arbowetgeving. Dat moet voldoende zijn."

Als de tunnel afgesloten is dan werkt men toch automatisch veilig"

"Het spreekt toch voor zich dat iedereen zijn werk op een zo veilig mogelijke manier uit moet kunnen voeren."

"Uiteraard is veiligheid van de medewerkers altijd een topprioriteit. Het liefst had ik deze schuif ook helemaal naar rechts geschoven, maar dat lieten de kosten niet toe."

"Natuurlijk moeten mensen veilig kunnen werken, alleen is de vraag of een volledige afsluiting niet erg rigoureuus is. De overlast voor de omgeving en reizigers was enorm."

Argumenten om hier extra op in te zetten

Veiligheid is belangrijk / het belangrijkste ★★★

Het belang van veiligheid spreekt voor zich ★★

Veiligheid is belangrijk, maar de kosten hoog ★

Veiligheid is belangrijk, maar andere zaken ook ★



Wat zeggen deelnemers over ‘Zorgen dat de Sijtwendetunnel zo milieuvriendelijk mogelijk wordt verbouwd’?

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is:
 ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument ★★ 10-30% van de deelnemers noemt dit argument ★★★ >30% van de deelnemers noemt dit argument

Argumenten om hier niet extra op in te zetten

Hier zijn al wettelijke eisen voor

★★

"We proberen met zijn allen aan een duurzame toekomst te werken, dan hoort wat mij betreft een milieuvriendelijke verbouwing daar ook bij."

"Gewoon milieu vriendelijk verbouwen, dat is toch de norm van tegenwoordig (?)"

Dit heeft onvoldoende effect op het klimaat

★★

"Minder omgevingsgeluid"

"Onzin, geld verspilling. Denk dat tegenwoordig materialen veel milieuvriendelijker zijn dan vroeger, dus dat is voldoende."

Andere zaken zijn belangrijker

★★

"Gezien de opgave die we als gemeente en als land hebben op het gebied van klimaatverandering en duurzaamheid lijkt me dit het meest voor de hand liggende moment om ook voor deze tunnels zo milieuvriendelijk mogelijke keuzes te maken."

"Belangrijk maar ondergeschikt aan het algemeen belang"

Deelnemers geven aan dat hier geen extra aandacht voor nodig is.

Argumenten om hier extra op in te zetten

Aandacht voor het milieu is belangrijk, ook bij verbouwen

★★★★

Minder milieuvervuiling is ook beter voor de directe omgeving

★

Dit zou al de norm moeten zijn

★★

Deelnemers zien de verbouwing als kans om zowel tijdens als na de bouw milieuvriendelijker te worden



Wat zeggen deelnemers over ‘Zorgen dat mensen zo min mogelijk de weg op gaan’?

Waarom kiezen deelnemers wel of niet voor doelen? Onderstaand de meest genoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is:
 ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument ★★ 10-30% van de deelnemers noemt dit argument ★★★ >30% van de deelnemers noemt dit argument

Argument om hier niet extra op in te zetten

Dit zal weinig effect hebben

★★★★

"Om de drukte te en files in de omgeving te beperken, ze stonden tot laat in de avond in de file in Voorburg, je hoorde alleen maar motoren van auto's ronken. 🤬"

"Dit weten mensen wel, als mensen niet in de tram willen dan krijg je ze echt niet zover"

Dit is aan mensen zelf

★

"Als er wordt gemikt op het volk dat naar de Mall denkt te moeten gaan dan is een ontmoedigingsbeleid voor verkeersdrukke daardoor echt een mooie."

"Dit vind ik ieders eigen verantwoordelijkheid. Dit ligt m.i. niet bij de overheid."

Dit is niet nodig

★

"Kun je honderd keer zeggen gebeurt toch niet, zie thuiswerken in Corona tijd, nagenoeg niets meer van over."

"Door ruim van tevoren goede informatie te geven en alternatieve routes aan te geven is dat niet nodig."

Argumenten om hier extra op in te zetten

Dit voorkomt files en sluiptverkeer

★★★★

Vooral bezoekers van de Mall of the Netherlands moeten goed geïnformeerd en gestimuleerd worden

★★

Dit zal weinig effect hebben

★

Deelnemers twijfelen aan de effectiviteit van informeren en stimuleren.





populytics.nl