

Wijkraadpleging Utrecht West 2011: Utrecht West aantrekkelijk en bereikbaar



Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van: Wijkraad West

Utrecht, mei 2012
R.D. Rimmelzwaan, MSc
M.M. Hootsen, MSc

Samenvatting & conclusie

Aanleiding & doel wijkraadpleging

Voor de wijkraadpleging 2011 heeft de Wijkraad West het thema 'Utrecht West, aantrekkelijk en bereikbaar' als onderwerp gekozen. Dit onderzoek borduurt voort op het reeds in 2009 door Labyrinth uitgevoerde onderzoek 'verkeer en luchtkwaliteit'. In aanloop naar dit onderzoek hebben er belangrijke ontwikkelingen plaatsgevonden op gemeentelijk niveau. Deze staan grotendeels beschreven in het 'Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en het document 'Studie Benuttingsvariant Utrecht West.' Het onderzoek heeft als doelstelling om: **de mobiliteitsbehoefte van bewoners van West in kaart te brengen en te achterhalen hoe dit per subwijk verschilt.**

Mixed mode design & respons

Labyrinth heeft in nauwe samenspraak met Wijkraad West en met behulp van de geleverde input van een focusgroep van wijkdeskundigen een vragenlijst ontwikkeld, die een kwantitatieve basis heeft (gesloten vragen), met ruimte voor open toelichting en verdieping. Het onderzoek is uitgevoerd via een mixed-mode design: online, telefonisch en face-to-face, met als zwaartepunt de online benadering. Om ervoor te zorgen dat alle bewoners – dus ook de bewoners die de taal minder beheersen, geen gebruik maken van internet of minder geneigd zijn om zelf deel te nemen aan een onderzoek – gehoord worden, is voor de aanvullende face-to-face en telefonische benadering gekozen. Een deel van de onderzoekspopulatie binnen dit onderzoek is van allochtone afkomst. Om deze reden heeft Labyrinth in dit onderzoek haar Etnopanel-team ingezet. In totaal hebben 498 respondenten hun medewerking verleend aan het onderzoek.

Wonen en voorkeuren

Belang aanwezigheid van bepaalde kenmerken in de buurt

Als wordt gekeken naar het belang dat bewoners hechten aan de aanwezigheid van bepaalde kenmerken in de buurt, blijkt dat de respondenten de volgende kenmerken relatief vaak (zeer) belangrijk vinden:

- Een leefbare buurt (veilig, geen geluidsoverlast, etc.) (96%).
- Woonrust in de buurt (93%).
- De aanwezigheid van veel groen in de buurt (93%).
- Een goede bereikbaarheid van het station (86%).
- Contact met burens in de wijk en een gemoedelijke sfeer in de buurt (84%).
- Het kenmerk 'kindvriendelijke buurt' (77%).
- De aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen (72%).
- De aanwezigheid van voldoende parkeerplekken voor de auto (69%).

Verder lopen de meningen wat meer uiteen als het gaat om het belang dat bewoners hechten aan de aanwezigheid van de volgende kenmerken in de buurt:

- 'Multicultureel karakter van de buurt' (40% (heel) belangrijk versus 29% (helemaal) niet belangrijk).
- 'Mate van belangrijkheid van aanwezige wijkoverstijgende voorzieningen (bioscoop, sportvoorzieningen etc.)'. (28% (heel) belangrijk versus 40% (helemaal) niet belangrijk).

Verschillen tussen subwijken

Bij sommige aspecten verschillen de meningen onder de subwijken enigszins. Respondenten uit Oog in Al/ Welgelegen vinden de aanwezigheid van een dorps/rustiek karakter belangrijker dan respondenten uit de andere twee subwijken. Terwijl zij een multicultureel karakter en stadsgevoel in een buurt weer minder belangrijk vinden dan respondenten van de andere subwijken. Veel groen en woonrust vinden zij juist nog net iets belangrijker dan bewoners van de andere subwijken. Verder vinden zij de aanwezigheid van voldoende gratis parkeerplekken belangrijker dan respondenten uit de andere subwijken.

Respondenten uit Lombok/ Leidseweg vinden het belangrijker dat hun woonomgeving een multicultureel karakter heeft. Verder hechten zij (nog) minder waarde aan 'het anoniem zijn' in hun buurt dan respondenten van de andere subwijken. Ook hebben zij meer belang bij voldoende parkeergelegenheden voor fietsen in hun woonomgeving. Respondenten uit Nieuw Engeland/ Schepenbuurt zijn het minste van mening dat het belangrijk is dat hun woonomgeving een dorps/rustiek karakter moet hebben. Ondanks dat deze respondenten het minder belangrijk vinden dan de respondenten uit de andere subwijken vindt toch 55% dit wel belangrijk.

Mobiliteitsgedrag en –behoefte

Respondenten geven aan het vaakst gebruik te maken van de fiets.

In totaal maakt ruim twee derde van de respondenten (68%) minimaal een keer per week gebruik van de auto. Dit percentage komt vrij goed overeen met het percentage respondenten dat over een eigen auto beschikt (63%). Verder maakt een overgrote meerderheid van de respondenten (85%) minimaal één keer per week gebruik van de fiets. Van het openbaar vervoer maakt de helft van de respondenten minimaal één keer per week gebruik.

Percentage autobezitters is het hoogst in Oog in Al, Welgelegen.

Als gekeken wordt naar de verschillen tussen de subwijken, blijken bewoners uit Lombok, Leidseweg relatief het minst frequent gebruik van de auto te maken in vergelijking met de andere subwijken. In Oog in Al, Welgelegen wordt relatief het meest frequent gebruik gemaakt van de fiets en het minste van het openbaar vervoer. Bewoners uit subwijk Nieuw Engeland, Schepenbuurt maken relatief het frequentst gebruik van het openbaar vervoer. Verder is het percentage autobezitters in Oog in Al, Welgelegen het hoogst (71%) en onder bewoners in subwijk Lombok, Leidseweg het laagst (54%).

Mobiliteitsgedrag en –behoefte van autogebruikers

Alleen aan respondenten die wekelijks gebruik maken van een vervoersmiddel zijn vragen over het gebruik van dit vervoersmiddel gesteld. Niet iedereen heeft dus vragen over het auto-, fiets- openbaar vervoer gebruik gekregen.

Auto wordt voornamelijk gebruikt om vrienden/ familie te bezoeken en om naar werk te gaan.

De auto blijkt vooral gebruikt te worden voor het bezoek aan vrienden en familie (70%), gevolgd door het reizen van en naar het werk (57%). De activiteiten waarvoor de auto gebruikt wordt liggen vooral buiten de stad Utrecht (63%). Wanneer een activiteit zich in het centrum of in wijk West bevindt, lijkt eerder voor de fiets gekozen te worden dan voor de auto.

Keuze voor auto, omdat dit het snelste en meest praktische vervoersmiddel is.

De meest genoemde redenen van de keuze voor de auto is dat dit vervoersmiddel de snelste manier is (33%) om zich naar de desbetreffende activiteiten te verplaatsen en omdat het de meest praktische (28%) manier voor respondenten is. Verder wordt de vrijheid die de auto biedt ook als reden genoemd waarom men voor de auto als vervoersmiddel kiest.

Een derde van de autogebruikers is bereid om de auto (gedeeltelijk) te vervangen door openbaar vervoer of fiets.

Iets meer dan de helft van de respondenten die wekelijks de auto gebruikt, geeft aan bereid te zijn eventueel met de fiets of het openbaar vervoer te reizen (indien deze mogelijkheid er is). Bijna een zesde van deze respondenten zou het autogebruik geheel terug willen dringen wanneer aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. De helft van deze respondenten wil het autogebruik wel terugdringen wanneer aan hun voorwaarden wordt voldaan, maar wil de auto niet opgeven. De meest genoemde voorwaarden zijn: 'als het niet langzamer is' (44%), 'als de afstand niet zo groot zou zijn' (36%) en 'als openbaar vervoer flexibeler wordt' (35%). In totaal is 8 procent van de respondenten (die wekelijks gebruikt maakt van de auto) bereid het autogebruik geheel terug te dringen wanneer aan de voorwaarden die ze hebben opgegeven wordt voldaan.

Met de auto kunnen meer spullen vervoerd worden en het is flexibeler dan openbaar vervoer.

Respondenten die daarentegen aangeven hebben niet bereid te zijn eventueel met de fiets of het openbaar vervoer te reizen geven hiervoor voornamelijk als reden dat ze met andere vervoersmiddelen minder spullen kunnen meenemen (49%), de afstand tot/ met openbaar vervoer te lang is (41%) en de andere vervoersmiddelen niet flexibel genoeg vinden (41%). De reden 'andere vervoersmiddelen zijn duurder' wordt met een aandeel van 13% relatief het minst genoemd.

Fiets wordt als een snel vervoersmiddel bestempeld

Respondenten die wekelijks gebruik maken van de fiets als vervoersmiddel blijken de fiets vooral te gebruiken voor het doen van dagelijkse boodschappen (72%), recreatie (65%) en het bezoeken van vrienden en familie (60%), gevolgd door het reizen van en naar het werk (57%). Deze activiteiten vinden vooral binnen Utrecht plaats, waarvan 43 procent zich in het centrum/rondom het station plaats vindt. De belangrijkste reden waarom respondenten voor de fiets als vervoersmiddel kiezen is omdat zij deze het snelste vinden (53%). Een zesde (18%) geeft aan de fiets (onder andere) te gebruiken omdat dit 'goed' voor het milieu is.

Openbaar vervoer wordt door gebruikers als een comfortabel vervoersmiddel gezien.

Respondenten die wekelijks gebruik maken van het openbaar vervoer als vervoersmiddel, gebruiken dit vervoersmiddel vooral om naar hun werk te gaan (53%), gevolgd door het bezoek van vrienden en familie (34%) en om naar plekken voor recreatie te verplaatsen (29%). Deze activiteiten bevinden zich voornamelijk (57%) buiten de stad Utrecht. De meest genoemde reden waarom men voor het openbaar vervoer kiest is dat dit vervoersmiddel het comfortabelst is (27%). Als tweede reden worden zowel comfort, snelheid, praktisch als het niet hebben van een andere keuze meest genoemd. Het meest maken deze respondenten gebruik van de trein (47%) gevolgd door de stadsbus (38%).

Verkeer in Utrecht West

Ongeveer twee derde ervaart enige tot veel verkeersoverlast in de buurt

Over het algemeen ervaart ongeveer twee derde van de respondenten enige tot veel overlast van verkeer in de buurt. Respondenten uit Nieuw Engeland/ Schepenbuurt ervaren relatief de minste verkeersoverlast en respondenten uit Oog in Al ervaren relatief de meeste overlast.

Ruim twee derde ervaart verkeersoverlast in de wijk

Wanneer respondenten is gevraagd naar verkeersoverlast in de wijk (West), geeft ruim twee derde aan enige tot veel overlast te ervaren. Respondenten uit Oog in Al ervaren relatief de meeste overlast.

Autoverkeer (zeer) serieus probleem

Het merendeel van de respondenten (71%) geeft aan het toenemende autoverkeer als een (zeer) serieus probleem voor de leefbaarheid/ aantrekkelijkheid van Utrecht West te zien. Bewoners van Oog in Al/ Welgelegen blijken dit probleem het sterkst te ervaren.

Meest genoemde verkeersproblemen

- Verkeersdrukte tijdens spitsuren (70%);
- Gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers (63%);
- Hardrijders (55%).

Specifiek per subwijk valt op dat bewoners van Oog in Al/ Welgelegen vaak aangeven problemen te hebben met de verkeersdrukte tijdens spitsuren, de luchtkwaliteit, verkeerslawaaï en sluipverkeer. Typerend voor respondenten uit Lombok/ Leidseweg is dat zij vaker problemen ervaren met gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers, hardrijders, parkeeroverlast van auto's en parkeeroverlast van fietsen. Respondenten uit Nieuw Engeland/ Schepenbuurt hebben meer problemen met hardrijders, parkeeroverlast van auto's en parkeeroverlast van fietsers.

Mobiliteitsbehoefte

Verdeelde meningen over verkeersproblematiek. Vooral autobezitters vinden dat er in autoverbindingen geïnvesteerd moet worden.

Respondenten is gevraagd of de woonwijk ontzien moet worden van autoverkeer door te investeren in betere fiets-, voetgangers- en openbaar vervoerverbindingen of dat daarnaast ook geïnvesteerd moet worden in autoverbindingen. De meningen hierover zijn verdeeld. Evenveel respondenten vinden dat er zowel in fiets-, voetgangers-, openbaar vervoer- en autoverbindingen geïnvesteerd moet worden (30%) als respondenten die vinden dat er niet in autoverbindingen geïnvesteerd moet worden (30%).

Van de respondenten die over een eigen auto beschikken is het merendeel (63%) het (gedeeltelijk) eens met de stelling dat er zowel in fiets-, voetgangers-, en openbaarvervoerverbindingen als autoverbindingen geïnvesteerd moet worden om zo de woonwijk te ontzien wat autoverkeer betreft. De mening van de respondenten die niet over een eigen auto beschikken is precies tegenovergesteld: 63 procent is het (gedeeltelijk) eens met de andere stelling, en vindt dus niet dat er in betere autoverbindingen geïnvesteerd moet worden.

Merendeel van respondenten vindt het niet acceptabel om tegen nieuwe bewoners bij een openbaar vervoersknooppunt te zeggen dat zij geen auto mogen hebben (of hier in ieder geval geen autofaciliteiten krijgen).

Het merendeel van de respondenten (63%) is het niet eens met de stelling dat het acceptabel is om tegen nieuwe bewoners van huizen dicht bij openbare vervoersknooppunten (zoals het Westplein) te zeggen: U bent welkom, maar zonder auto (zonder faciliteiten om auto dichtbij woning te parkeren). Bewoners zonder een eigen auto blijken het iets vaker (helemaal) met de stelling eens te zijn dan respondenten met een auto (38% versus 21%). Daarnaast zijn bijna twee keer zoveel respondenten met een auto het helemaal oneens met de stelling (32% versus 17%).

Autobezitters zijn het vaker oneens met de stelling dat autoverkeer in de wijk moet worden beperkt.

Over de stelling dat autoverkeer in de wijk moet worden beperkt, ook als dit betekent dat wijkbewoners en bezoekers moeten omrijden, zijn de meningen erg verdeeld. Ongeveer evenveel respondenten zijn het eens als oneens met de stelling. Respondenten uit Oog in Al/ Welgelegen zijn het iets vaker (helemaal) met de stelling eens. Verder blijken respondenten die in het bezit zijn van een auto het vaker (helemaal) oneens te zijn met de stelling dan respondenten zonder een auto (50% versus 25%). Dat autobezitters het vaker oneens zijn met de

stelling is geen opmerkelijke uitkomst aangezien de maatregel deze bewoners zwaarder zal treffen dan de bewoners zonder een auto.

Er moet geïnvesteerd worden in maatregelen die autoverkeer buiten de wijk houden.

Driekwart van de respondenten vindt dat automobilititeit niet bestreden moet worden maar er geïnvesteerd moet worden in maatregelen die autoverkeer buiten de wijk houden. Respondenten uit Oog in Al/ Welgelegen zijn het relatief iets vaker helemaal eens met deze stelling (44%) en respondenten uit Lombok/ Leidseweg zijn het hier relatief minder vaak helemaal mee eens (28%). Met deze stelling zijn autobezitters het vaker (helemaal) eens dan respondenten zonder een auto (80% versus 66%).

Weinig animo voor betaalde fietsfaciliteiten.

Iets meer dan de helft van de respondenten (55%) heeft geen geld over voor betere faciliteiten om fietsen te parkeren in de binnenstad/ rondom het station. Vrij weinig respondenten zijn het helemaal met deze stelling eens (4%). Nog minder respondenten zijn bereid te betalen voor betere fietsparkeervoorzieningen in hun eigen wijk (74%). Opvallend is dat respondenten uit Lombok/ Leidseweg relatief vaker bereid zijn te betalen voor betere fietsparkeervoorzieningen in hun wijk (23%).

Fiets en openbaar vervoer voorrang geven.

Er zijn verschillende manieren om met de groeiende druk op het openbaar vervoer om te gaan. Elke oplossing heeft naast positieve kanten ook negatieve kanten. Respondenten is gevraagd welke oplossing hen het beste lijkt.

- 📍 Alternatief 1: De maatregelen om fiets en openbaar vervoer voorrang te geven niet doorvoeren en accepteren dat er veel autoverkeer is.
- 📍 Alternatief 2: De maatregelen om fiets en openbaar vervoer voorrang te geven wel doorvoeren. Ik accepteer de eventuele nadelen van deze maatregelen.
- 📍 Alternatief 3: We moeten meer geld overhebben om de nadelen van beide oplossingen te beperken.

De maatregelen om fiets en openbaar vervoer voorrang te geven door voeren, wordt door de helft van de respondenten als beste oplossing bestempeld. Respondenten uit Oog in Al/ Welgelegen blijken relatief minder interesse te hebben in deze maatregel dan de respondenten uit de andere twee subwijken. Respondenten uit Oog in Al/ Welgelegen hebben relatief vaker interesse in de oplossing waarbij er meer geld moet komen om de nadelen van beide oplossingen te beperken. Het alternatief om maatregelen om fiets en openbaar vervoer geen voorrang te geven (en accepteren dat er veel autoverkeer is) is het minst populaire alternatief.

Meer voorstanders onder de respondenten zonder auto voor het alternatief om fiets en openbaar vervoer voorrang te geven.

Van de respondenten die niet over een eigen auto beschikt, vindt bijna driekwart (71%) de maatregel om fiets en openbaar vervoer voorrang gegeven het beste alternatief. Bij autobezitters kiest maar 39% voor dit alternatief. Zij geven de voorkeur aan het alternatief om 'meer geld over te hebben om de nadelen van beide oplossingen te beperken' (45%).

Autobezitters hebben relatief vaker geld over voor investeringen die de bereikbaarheid intact houden maar de leefbaarheid in de wijk niet in gevaar brengen, dan respondenten zonder auto.

Op de vraag of respondenten een financiële bijdrage willen leveren om investeringen mogelijk te maken die de bereikbaarheid van Utrecht West en binnenstad intact houden, maar de veiligheid en leefbaarheid van Utrecht West niet in gevaar brengen, blijkt iets minder dan de helft van de respondenten hier geen geld voor over te hebben (45%). Twee vijfde van de respondenten heeft hier wel geld voor over (39%). Respondenten die over een eigen auto beschikken hebben blijken relatief iets vaker geld over te hebben (42% versus 33% bij respondenten zonder eigen auto) om investeringen mogelijk te maken die de bereikbaarheid van Utrecht West en binnenstad intact houden, maar de veiligheid en leefbaarheid van Utrecht West niet in gevaar brengen.

Inzetten van tram en daarnaast bussen behouden.

In Utrecht hebben sommige bustrajecten onvoldoende capaciteit om de grote hoeveelheid reizigers te vervoeren. Daarom zoeken gemeente en regio naar een oplossing. Er zijn drie mogelijke scenario's door Wijkraad West geschetst hoe met deze groter wordende hoeveelheid reizigers omgegaan kan worden. Het scenario waar de meeste respondenten zich in kunnen vinden (48%) is: 'Het inzetten van tram en daarnaast ook bussen behouden. Zodat bewoners die slechter ter been zijn geen nadelen ondervinden van het veranderde systeem. Ook als dit betekent dat dit een duurdere oplossing is.' Belangrijk om te vermelden is dat deze vraag alleen in het online onderzoek is opgenomen en niet bij de telefonische en face-to-face methode. Hiermee moet rekening worden gehouden tijdens de interpretatie.

Conclusie

Het beantwoorden van de vraag wat de mobiliteitsbehoefte en bereidheid (om minder gebruik van de auto te maken) van de bewoners in Utrecht West is, is niet eenvoudig, aangezien de meningen hierover verdeeld zijn. Generaliserend is het volgende bevonden: Een deel van de autogebruikers is eventueel bereid om hun autogebruik (gedeeltelijke) terug te dringen door openbaar vervoer en/ of de fiets te gebruiken. Zij willen dit echter pas doen als er bepaalde veranderingen plaats vinden. Sommige van deze veranderepunten lijken echter lastig door te voeren, zoals de lange afstand die bewoners moeten afleggen te verkleinen en de mogelijkheid bieden om veel spullen te kunnen vervoeren. Wat logischer lijkt is te pleiten voor meer flexibiliteit en een grotere snelheid van het openbaar vervoer. Verder verkiezen veel bewoners de auto boven de fiets en openbaar vervoer, omdat zij de auto als vervoersmiddel praktischer vinden. Deze bewoners zijn waarschijnlijk minder snel bereid om hun autogebruik terug te dringen door het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Verder is uit dit onderzoek duidelijk geworden dat de auto in wijk West voornamelijk gebruikt wordt voor langere afstanden en weinig binnen Utrecht zelf. De fiets wordt vooral binnen Utrecht gebruikt.

Uit het onderzoek is verder gebleken dat veel bewoners in wijk West (enige) overlast van het verkeer in hun buurt en wijk ervaren. Dit geldt voor ongeveer twee derde van de bewoners. De meningen over hoe deze problemen opgelost kunnen worden variëren onder de bewoners. Zoals te verwachten zijn er hierbij duidelijke verschillen zichtbaar tussen de autobezitters en bewoners zonder auto. Vooral de autobezitters vinden dat er in autoverbindingen geïnvesteerd moet worden. Zij hebben ook relatief vaker geld over voor investeringen die de bereikbaarheid intact houden maar de leefbaarheid in de wijk niet in gevaar brengen. Verder zijn autobezitters het vaker oneens met de stelling dat autoverkeer in de wijk beperkt moet worden. Ook is er minder animo onder de autobezitters voor het geven van voorrang aan fietsers en openbaar vervoer. Hier is wel veel animo voor onder de niet autobezitters. Ook impliceert het onderzoek dat de meeste bewoners van wijk West (driekwart van de respondenten) willen dat er geïnvesteerd wordt in maatregelen die autoverkeer buiten de wijk houden, al leeft deze mening sterker onder autobezitters dan niet autobezitters. Als laatste blijkt uit de bevindingen dat het idee om nieuwe bewoners die bij een openbaar vervoersknooppunt komen te wonen aan te geven dat zij geen auto mogen hebben (of hier in ieder geval geen autofaciliteiten krijgen), door het merendeel van de bewoners geen acceptabel initiatief blijkt te zijn.

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de Wijkraad West

© Copyright 2012, Labyrinth Onderzoek & Advies
Archimedeslaan 16
3584 BA Utrecht

T: 030 2627191
E: info@labyrinthonderzoek.nl
W: <http://www.labyrinthonderzoek.nl>

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag - door iemand anders dan de opdrachtgever - worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

