

Verkenning Verkeersroute Votulast



Mei 2017



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Samenvatting	3
Het onderzoek	3
Beoordeling route Votulast.....	3
Lagere snelheid en minder autoverkeer	3
Toekomstbeeld route Votulast	3
1 Inleiding	4
Doel en achtergrond.....	4
Methode en vragenlijst	4
Respons	5
Open vragen	5
Afronding.....	6
Betrouwbaarheid en significantie	6
Leeswijzer.....	6
2 Beoordeling route Votulast	7
Beoordeling route	7
Lopen.....	8
Fietsen	8
Oversteken	9
Beoordeling per vervoerskeuze	10
3 Lagere snelheid en minder autoverkeer	11
Snelheid autoverkeer	11
Minder auto's in de buurt	13
4 Toekomstbeeld route Votulast	16
Votulast route over 5 jaar	16
Bijlage 1: Vragenlijst	18
Bijlage 2: Nomogram	21
Afwijkingsmarges bij 95% betrouwbaarheid:	21

Samenvatting

Het onderzoek

De verkeersroute Votulast is vooral in de spits een drukke route, waar het verkeer regelmatig stil staat. Een deel van de verkeersdeelnemers is bestemmingsverkeer, een ander deel bestaat naar verwachting uit doorgaand verkeer van/naar de Kardinaal de Jongweg. In opdracht van de Gemeente Utrecht is onderzocht wat de ervaringen zijn met deze route en wat er verbeterd kan worden. Aan dit onderzoek hebben 1165 respondenten deelgenomen, waarvan 91% bewoner is, 6% ondernemer en 8% bezoeker.

Beoordeling route Votulast

Het merendeel van de respondenten verplaatst zich fietsend over de route Votulast (88%). Het fietsen op deze route beoordelen zij gemiddeld met een 5,5. Om het fietsen te verbeteren zou er meer ruimte moeten komen voor fietsers (68%), een lagere snelheid voor autoverkeer (67%) en minder autoverkeer (58%). Het oversteken wordt gemiddeld beoordeeld met een 5,3. Om het oversteken te verbeteren noemt men wederom een lagere snelheid voor autoverkeer (67%) en minder autoverkeer (52%). Daarnaast wordt ook kortere oversteken (28%) genoemd als verbeterpunt, ofwel het toevoegen of verbeteren van een stuk middenberm om zo de langere oversteekpunten op te delen in twee kortere stukken. Met een 6,4 wordt het lopen beter beoordeeld dan het fietsen en oversteken. Wel zou dit nog verder kunnen verbeteren door bredere stoepen (41%), minder obstakels zoals geparkeerde fietsen en prullenbakken (34%) en verbetering van de bestrating (27%).

Lagere snelheid en minder autoverkeer

Als oplossing om de snelheid van het autoverkeer te verminderen, noemen respondenten 30km zones (43%), hogere en bredere drempels (30%) en wegversmallingen (18%). Bijna twee derde van de respondenten had wel een idee om het aantal auto's in de buurt te verminderen (63%). Om ervoor te zorgen dat er minder auto's in de buurt rijden wordt het aanbieden van alternatieve routes veel genoemd (37%). Ruim een derde van de respondenten had geen ideeën om het aantal auto's in de buurt te verminderen (37%). Zij geven bijvoorbeeld aan dat ze het prima vinden zoals het is (14%). Ook zijn sommigen bang voor de gevolgen van de eigen mobiliteit (14%).

Toekomstbeeld route Votulast

Als de keuze aan de respondenten was, zouden de straten er over vijf jaar groener uitzien (21%), autoluw (16%) met bredere stoepen en fietspaden (16%). Volgens 10% kunnen de straten hetzelfde blijven als nu. Respondenten die een ander beeld hebben zeggen bijvoorbeeld dat er, wat hen betreft, over vijf jaar meer winkels en horecagelegenheden zijn.

1 Inleiding

In april 2017 is een online onderzoek uitgevoerd naar de ervaringen met de verkeersroute Votulast. In totaal hebben 1165 respondenten deelgenomen aan het onderzoek, waarvan 91% bewoner was.

Doel en achtergrond

De gemeente Utrecht wil de ervaringen van gebruikers van de verkeersroute Votulast¹ in beeld brengen. Een deel van de verkeersdeelnemers woont of werkt in de buurt en is bestemmingsverkeer. Een ander deel is doorgaand verkeer van/naar de Kardinaal de Jongweg. Vooral in de spits is het een drukke route, waar het verkeer regelmatig stil staat. De route is in het gemeentelijke mobiliteitsplan benoemd als één van de uit te werken projecten. De komende tijd gaat de gemeente Utrecht verkennen wat de uitgangspunten van het mobiliteitsplan betekenen voor de route en de directe omgeving en onderzoeken wat gewenste en haalbare maatregelen zijn om:

- doorgaand verkeer buiten de buurt om te laten rijden
- meer ruimte voor voetgangers en fietsers te maken
- de straten als toegangsroute voor de buurt in te richten
- bewoners, passanten en ondernemers te stimuleren om andere vervoerskeuzes (dan de auto) te maken.

Methode en vragenlijst

In april 2017 is een online onderzoek uitgezet naar de ervaringen met de verkeersroute Votulast. In totaal hebben 1165 respondenten meegedaan, waarvan 91% een bewoner was van één van de straten binnen deze route, 6% was ondernemer en 8% bezoeker. Kernvragen van het onderzoek waren:

- Hoe verplaatst u zich meestal in deze straten?
- Welk cijfer van 1 t/m 10 geeft u om in deze straten te...
lopen/ fietsen/ over te steken?
- [indien cijfer 8 of lager] Hoe kan het beter worden?
- Hoe zien – wat u betreft – deze straten er over 5 jaar uit?

Voor een compleet overzicht van de vragenlijsten zie Bijlage 1. In het rapport zijn enkele citaten van respondenten opgenomen. Een volledig overzicht van de open antwoorden is opgenomen in een aparte bijlage, Bijlage 3.

¹ De verkeersroute Votulast is de route in Noord-Oost Utrecht via de straten: Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaesuslaan.

Respons

In totaal zijn 6.000 huishoudens benaderd via een wijkbericht, hiervan hebben er 560 meegedaan aan het onderzoek (9% respons)². Verder zijn de respondenten voor dit onderzoek ook benaderd via andere kanalen, zoals social media en een nieuwsbrief. Van deze kanalen kan geen responspercentage berekend worden omdat onbekend is hoeveel mensen op deze manier bereikt zijn. De meeste respondenten wisten van de vragenlijst doordat zij hier via Facebook (56%) of via het wijkbericht (48%) over geïnformeerd waren (Tabel 1). In totaal hebben 1165 mensen meegewerkt aan het onderzoek.

Tabel 1 Hoe wist u van deze vragenlijst? – meerdere antwoorden mogelijk

	N	%
Facebook	648	56%
Wijkbericht	560	48%
Nieuwsbrief wijkbureau noordoost	151	13%
Website wijkbureau/gemeente Utrecht	34	3%
Twitter	14	1%
Anders	71	6%
Totaal	1165	

Open vragen

Open vragen zijn voor deze rapportage gecodeerd in antwoordcategorieën, gebaseerd op de meest genoemde onderwerpen. In sommige gevallen kunnen de antwoorden van respondenten ingedeeld worden in meerdere categorieën. De antwoorden die teruggecodeerd zijn uit de open vragen in dit rapport kunnen daarom worden beschouwd als meerkeuze. Indien een (deel van het) antwoord niet binnen een categorie past, is dit antwoord ingedeeld onder 'anders, namelijk'. Het volgende open antwoord is bijvoorbeeld ingedeeld onder 'lagere snelheid autoverkeer', maar benoemt tevens een specifieke straat als gewenste voorbeeldsituatie. Dat stuk is niet terug te coderen. De quote blijft daarom in zijn geheel ook onder de categorie 'anders, namelijk' staan.

"Of een combinatie van verlagings van de snelheid met een oplossing als Tolsteegsingel, of vrijliggende fietspaden."

Een overzicht van de open antwoorden is opgenomen in een aparte bijlage, Bijlage 3.

² Hierbij wordt aangenomen dat er per huishouden niet meer dan één respondent heeft meegedaan

Afronding

De cijfers in dit rapport zijn ongewogen. Alle percentages zijn afgerond tot hele getallen. Tenzij anders vermeld, zijn respondenten die een bepaalde vraag niet hebben beantwoord ('weet niet/geen antwoord') niet meegenomen in de percentering. Bij vragen waar meerdere antwoorden mogelijk waren, zijn de percentages gebaseerd op het aantal respondenten dat de vraag heeft beantwoord, niet op het aantal antwoorden. Derhalve kan de som van de percentages meer dan honderd procent zijn.

Betrouwbaarheid en significantie

Bij een steekproefonderzoek als dit worden uitkomsten verkregen die slechts met inachtneming van een bepaalde waarschijnlijkheid mogen worden vertaald naar de totale populatie, in dit geval alle bewoners, ondernemers en bezoekers die gebruik maken van de verkeersroute Votulast. Statistiek geeft de mogelijkheid om op grond van de steekproefgrootte en de gevonden uitkomsten van het onderzoek zogenaamde betrouwbaarheidsintervallen te berekenen. Deze betrouwbaarheidsintervallen geven aan tussen welke twee waarden de uitkomst in de totale populatie valt indien de steekproefuitkomst naar de totale populatie vertaald wordt. Het betrouwbaarheidsinterval ligt altijd rond de uitkomst die in de steekproef is gevonden, met afwijkingsmarges naar boven en beneden. Normaliter werkt men met '95%- betrouwbaarheidsintervallen' (ook wel: 'een significantieniveau van 95%'). Deze geven met 95% zekerheid aan tussen welke twee grenswaarden de betreffende waarde in de populatie valt. Het nomogram in Bijlage 2 geeft de afwijkingsmarges in procenten voor de gevonden steekproefuitkomst (horizontale as) en steekproefgrootte (verticale as) bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Men dient hierbij onder steekproefgrootte de netto steekproef te verstaan: het aantal respondenten dat de betreffende vraag heeft beantwoord. Uit het nomogram valt bijvoorbeeld af te lezen dat wanneer van 1100 respondenten 50 procent een bepaald antwoord heeft gegeven, dit betekent dat we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat het werkelijke percentage in de gehele populatie tussen 47 en 53 procent ligt (50,0% +/- 3,0%).

Leeswijzer

In dit rapport worden data van gebruikers van de Votulast route geanalyseerd. In hoofdstuk twee wordt besproken hoe het fietsen, lopen en oversteken op de Votulast route wordt beoordeeld en op welke manier dit kan verbeteren. Het daaropvolgende hoofdstuk (H3) gaat in op de oplossingen voor het verlagen van de snelheid en het verminderen van het autoverkeer. Het laatste hoofdstuk (H4) beschrijft hoe de Votulast route er in de toekomst uit zou moeten zien.

2 Beoordeling route Votulast

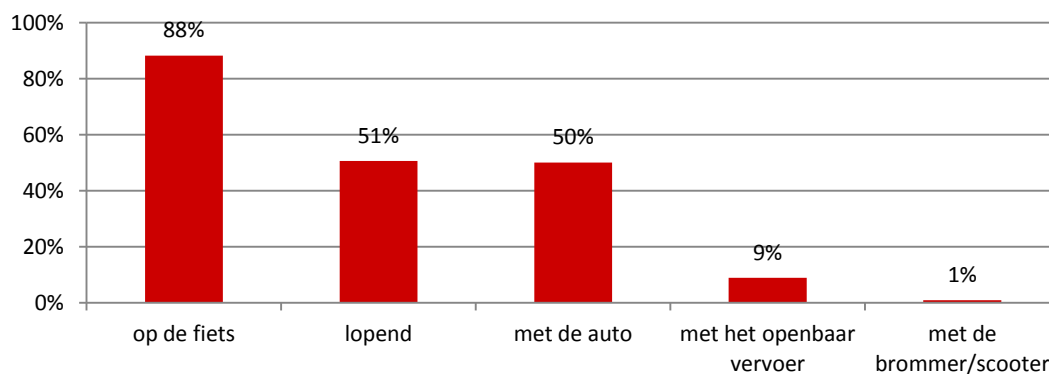
De meeste mensen verplaatsen zich fietsend over de route Votulast (88%). Gemiddeld beoordelen zij het fietsen op deze route met een 5,5. Meer ruimte voor fietsers (68%) en lagere snelheid voor autoverkeer (67%) zijn de meest genoemde punten om het fietsen op deze route te verbeteren.

Beoordeling route

Het merendeel van de respondenten verplaatst zich fietsend op de route Votulast (88%). De helft verplaatst zich (ook) lopend (51%) of met de auto (50%), zie Grafiek 1.

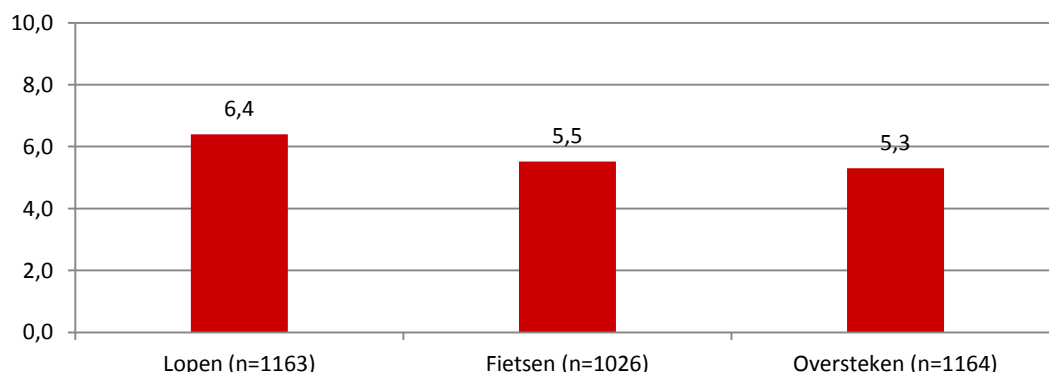
Grafiek 1 Hoe verplaatst u zich meestal in deze straten? (n=1165)

- meerdere antwoorden mogelijk



Het lopen wordt gemiddeld beoordeeld met een 6,4. Over het fietsen³ en oversteken zijn respondenten iets minder tevreden, dit beoordelen zij respectievelijk met een 5,5 en een 5,3 (Grafiek 2).

Grafiek 2 Welk cijfer van 1 t/m 10 geeft u om in deze straten te....



³ Het fietsen is alleen beoordeeld door respondenten die aangaven zich fietsend te verplaatsen op de route Votulast.

Lopen

Respondenten die het lopen in de Votulast route beoordeelden met een cijfer 8 of lager, gaven aan dat het lopen beter kan worden door bredere stoepen (41%), minder obstakels zoals fietsenrekken en prullenbakken (34%) en verbetering van de bestrating (27%), zie Grafiek 3. Respondenten die een ander verbeterpunt noemden (15%), noemden bijvoorbeeld meer zebrapaden of een meer aantrekkelijke straat. Zo zeiden enkelen van hen:

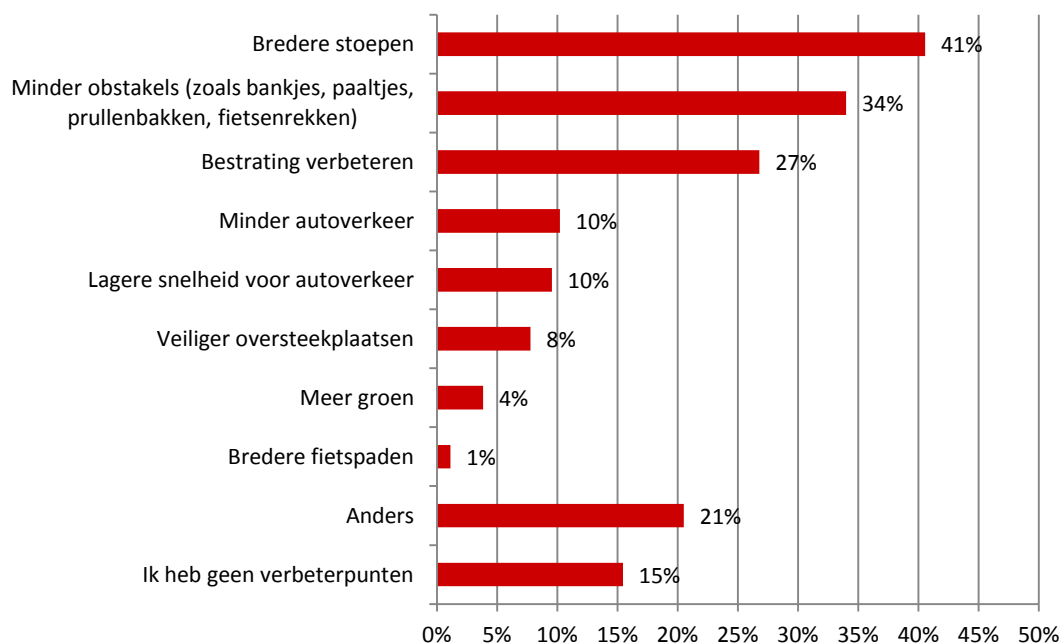
"Aantrekkelijkere uitstraling, minder fietsen op de stoep."

"Duidelijker voetgangersdomein rondom Willem van Noortplein, zebra's, andere kleur asfalt."

"Zebrapaden zodat je makkelijker kunt oversteken (en auto's meer moeten afremmen)."

Grafiek 3 Hoe kan het beter worden? (n=1068)

- meerdere antwoorden mogelijk



Fietsen

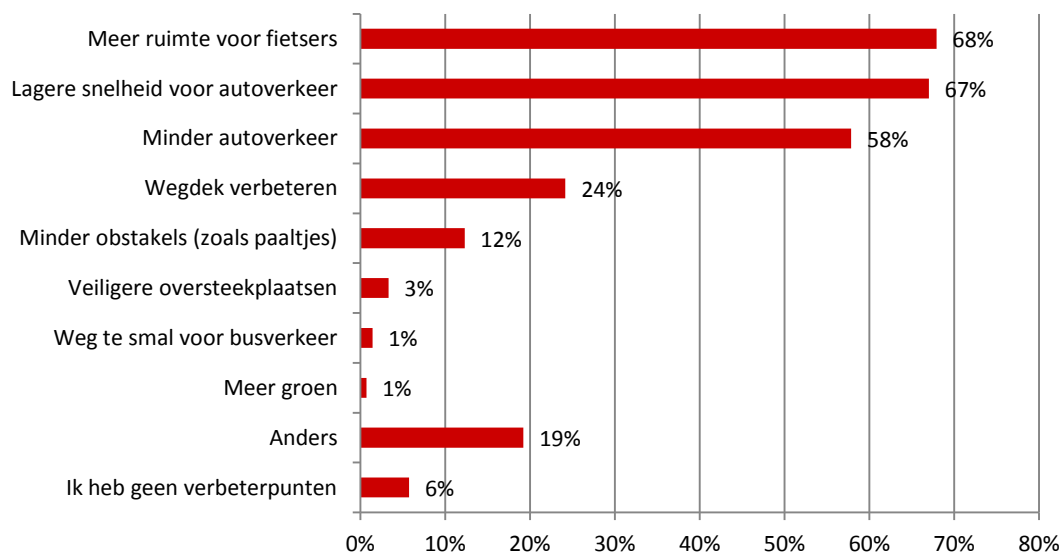
Respondenten die het fietsen via de Votulast route beoordeelden met een cijfer 8 of lager, gaven aan dat het fietsen beter kan door meer ruimte voor fietsers (68%), lagere snelheid voor autoverkeer (67%) en minder autoverkeer (58%), zie Grafiek 4. Respondenten die een ander verbeterpunt noemden (19%), hadden het bijvoorbeeld over een gescheiden fietspad en het parkeren van fietsen. Zo zeiden twee van de respondenten:

"Fietspad/aparte fietsstrook zoals op de Biltstraat."

"Minder fietsen op de stoep; fietsenrekken op straat in plaats van autoparkeerplekken."

Grafiek 4 Hoe kan het beter worden? (n=994)

- meerdere antwoorden mogelijk



Oversteken

Respondenten die het oversteken binnen de Votulast route beoordeelden met een cijfer 8 of lager, gaven aan dat het oversteken kan verbeteren door een lagere snelheid voor autoverkeer (67%), minder autoverkeer (52%) en kortere oversteken (28%), ofwel het toevoegen of verbeteren van een stuk middenberm om zodoende de langere oversteekpunten op te delen in twee kortere stukken. Een kwart van de respondenten noemde een ander verbeterpunt (26%), zij geven bijvoorbeeld aan dat de huidige situatie te gevaarlijk is (zie Grafiek 5). Enkele reacties:

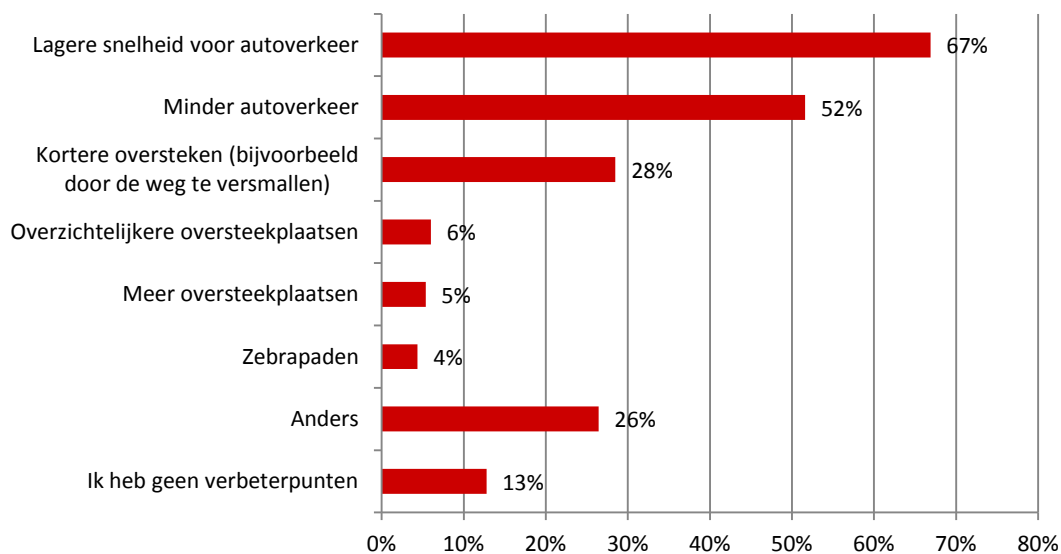
"Duidelijk kenbaar maken dat de auto te gast is. Voorrang geven aan fietsers en voetgangers door duidelijke aanwijzingen: zebra-paden, voorrangsborden etc. Minder ruimte voor auto's, zodat bestuurders 'gedwongen' worden om beter op fietsers te letten."

"Kruispunt Adelaarstraat/Gruttersdijk is levensgevaarlijk vanwege auto's die bussen inhalen (en dus) onzichtbaar zijn als je oversteekt! Auto's rijden vaak door rood! Stoplichten moeten 24-7 aanblijven."

"Overzichtelijker maken. Geen geparkeerde busjes, vrachtwagens e.d. bij oversteekplekken. Bij Koekoekstraat echt onoverzichtelijk."

Grafiek 5 Hoe kan het beter worden? (n=1120)

- meerdere antwoorden mogelijk



Beoordeling per vervoerskeuze

De beoordeling per vervoerskeuze is uitgesplitst naar de vraag 'Hoe verplaatst u zich meestal in deze straten?'. Deze vraag is als een meerkeuzevraag gesteld. Dat wil zeggen dat, wanneer alle gegeven antwoorden mee genomen worden in de analyse, het niet mogelijk is significante verschillen tussen groepen aan te tonen (bijv. voetgangers en fietsers). De antwoorden kunnen immers van toepassing zijn op meerdere verplaatsingsmogelijkheden.

Indien enkel respondenten die slechts één antwoord hebben gegeven worden meegenomen in de analyse, wordt het aantal respondenten aanzienlijk beperkt. Daarbovenop komt dat de verschillen in gegeven cijfers minimaal afwijken. In Tabel 2 is te zien dat de cijfers voor lopen variëren tussen de 6,2 en 6,5. Dit verschil is niet significant. Het cijfer voor oversteken verschilt wel significant tussen de groepen, hierbij geven autobestuurders een hoger cijfer (5,8) dan fietsers (5,2). De vraag over fietsen is slechts voorgelegd aan fietsers en derhalve niet uit te splitsen.

Tabel 2 Beoordeling per vervoerskeuze⁴

	Cijfer lopen	Cijfer fietsen	Cijfer oversteken
Lopend (n=24)	6,2		5,6
Fietsend (n=321)	6,2	5,2	5,2
Met de auto (n=82)	6,5		5,8

⁴ Brommer/scooter en OV is niet meegenomen wegens een te klein aantal respondenten (n=2).

3 Lagere snelheid en minder autoverkeer

Van de respondenten die vinden dat de snelheid van het autoverkeer omlaag zou moeten, denkt bijna de helft (43%) dat het invoeren van een 30km zone zal helpen. Andere oplossingen die worden genoemd zijn het plaatsen van hogere, bredere drempels (30%) en wegversmallingen (18%). Van de mensen met ideeën om de hoeveelheid auto's op de route te verminderen, vindt ruim een derde het belangrijk om alternatieve routes aan te bieden (37%).

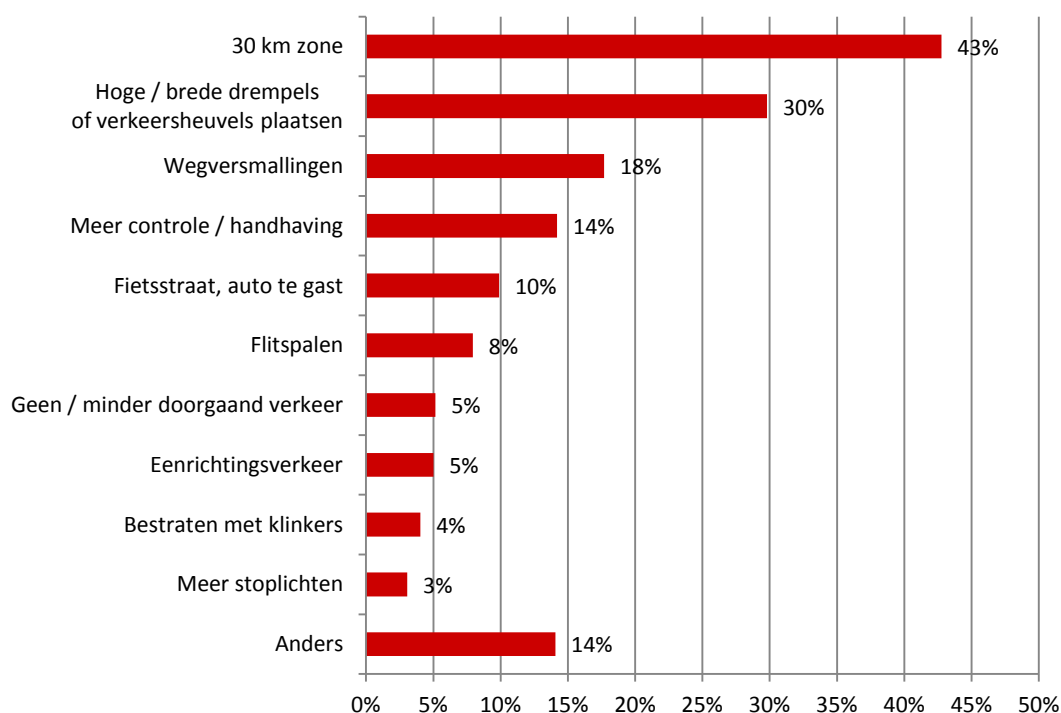
Snelheid autoverkeer

Respondenten die aangaven dat de snelheid voor autoverkeer omlaag mag, is gevraagd wat hun ideeën hiervoor zijn. Het instellen van dertig kilometer zones werd het meest genoemd als verbeterpunt (43%), soms in combinatie met meer controles op snelheid (14%) of het plaatsen van flitspalen (8%). Dit zou volgens sommigen ook nuttig zijn om mensen bewust te maken van hun rijsnelheid (Grafiek 6).

"Van mij mag de snelheid, beginnend in de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en zeker de Pieter Nieuwlandstraat, omlaag naar 30."

"Strenger beboeten, duidelijk aangeven woonerf. Bloembakken. U rijdt te hard bord."

Grafiek 6 U gaf aan dat de snelheid voor autoverkeer omlaag mag, heeft u hier ideeën voor? (n=718) – open vraag



Bijna een derde (30%) noemde het plaatsen van hogere en bredere drempels. Als nadeel noemden enkelen wel dat dit voor busverkeer lastig is en dat het kan leiden tot overlast bij bewoners. Zo zeiden enkelen van hen:

"Tja, drempels nodigen uit tot uitwijken over het fietspad, dus dan over de breedte of met een fysiek gescheiden strook voor fietsers. Het zou mooi zijn als er wat rustiger wordt gereden. Ook door de bussen. Op de Pieter Nieuwland willen de bewoners graag 30 km, maar mij valt op dat als ik daar rijd, ik door de drempels en zijstraten met mogelijk verkeer van rechts, zelden boven de 30 km kom. Geldt ook voor de Mattheuslaan."

"Camera. Drempel geeft problemen door trillingen. Evt. ook zebrapad?"

Sommigen pleitten voor het invoeren van een fietsstraat (10%), waar de auto te gast is. Anderen gaven aan dat met name het doorgaand verkeer te hard rijdt (5%). De wegen zouden daarom alleen toegankelijk gemaakt moeten worden voor bestemmingsverkeer:

"Fietsstraat van maken (m.n. Pieter Nieuwlandstraat), door het asfalt hier rood/oranje te maken en dus te benadrukken dat het fietsverkeer boven auto's staat/gaat."

"30 km/uur; fietsstraat-idee. Het zou ook schelen als doorgaand verkeer niet mogelijk was (knip ter hoogte van Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan?)"

Wegversmallingen (18%), eenrichtingswegen (5%) en het plaatsen van stoplichten (3%) zouden volgens de respondenten ook kunnen helpen om automobilisten af te remmen. Een paar respondenten zeiden:

"Versmallen van de weg en er een eenrichtingstraat van maken. Dit komt de veiligheid en het uiterlijk van de wijk zeer ten goede."

"Stoplichten controleren op door rood rijden, doorgaande route minder aantrekkelijk maken."

Volgens 4% zou het ook helpen om de weg anders te bestraten, niet met asfalt maar met klinkers. Zo zei één van hen:

"Ander wegdek, klinkers, zodat de weg anders aanvoelt voor automobilisten."

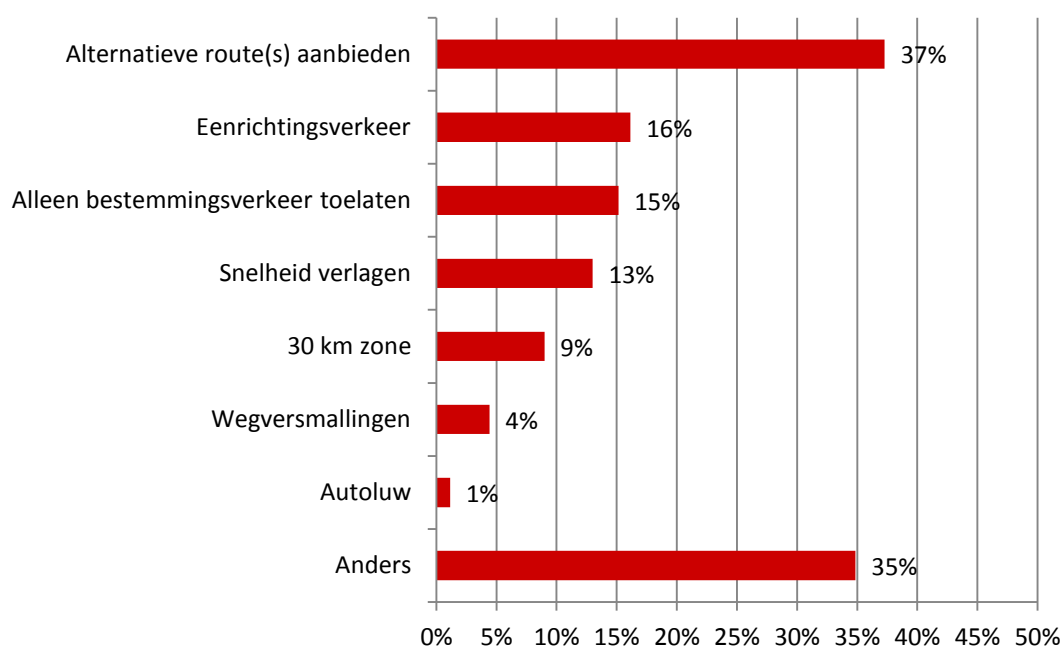
Minder auto's in de buurt

Bijna twee derde van de respondenten had wel een idee om te zorgen dat er minder auto's in de buurt rijden (63%). Het aanbieden van alternatieve routes wordt binnen deze groep het meest genoemd (37%), zie Grafiek 7. Zo zeiden twee respondenten:

"Verkeer eerder omleiden naar de Kardinaal de Jongweg (al vanaf de brug bij Oudenoord) en dan alleen bestemmingsverkeer, fietsers en OV toelaten."

"Verplichten om over de Talmalaan te rijden i.p.v. door de buurt. Zo vreselijk ver is dat niet om voor een auto."

Grafiek 7 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden? - Ja, namelijk (n=700) – open vraag



Daarnaast wordt eenrichtingsverkeer (16%) en het alleen toegankelijk maken van de straten voor bestemmingsverkeer (15%) veel aangedragen als idee:

"Eenrichtingsverkeer en/of instellen van een knip ter hoogte van Weerdsluis (tussen Kaatstraat-Adelaarstraat."

"Eenrichtingsverkeer. Gebruik als sluiproute van de Oudenoord naar Kardinaal de Jongweg onaantrekkelijk of onmogelijk maken."

"Deze route is niet nodig als doorgaande route, dus bijvoorbeeld alleen bestemmingsverkeer."

"Dit is een woonbuurt. Laat het doorgaand verkeer omrijden."

De snelheid verlagen (13%) en het instellen van een 30km zone (9%) zorgen er volgens sommigen voor dat de Votulast route minder aantrekkelijk wordt, waardoor minder automobilisten hier zullen rijden. Een paar respondenten zeiden:

"Als sluiproute minder aantrekkelijk maken door de snelheid te verlagen en mogelijkheid tot door de straat heen racen te beperken."

"Lagere snelheid waardoor route Oudenoord - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg relatief sneller wordt."

Wanneer een ander idee werd aangedragen (35%) ging dit bijvoorbeeld om het maken van een fietsstraat of de route minder aantrekkelijk maken bijvoorbeeld door het plaatsen van drempels:

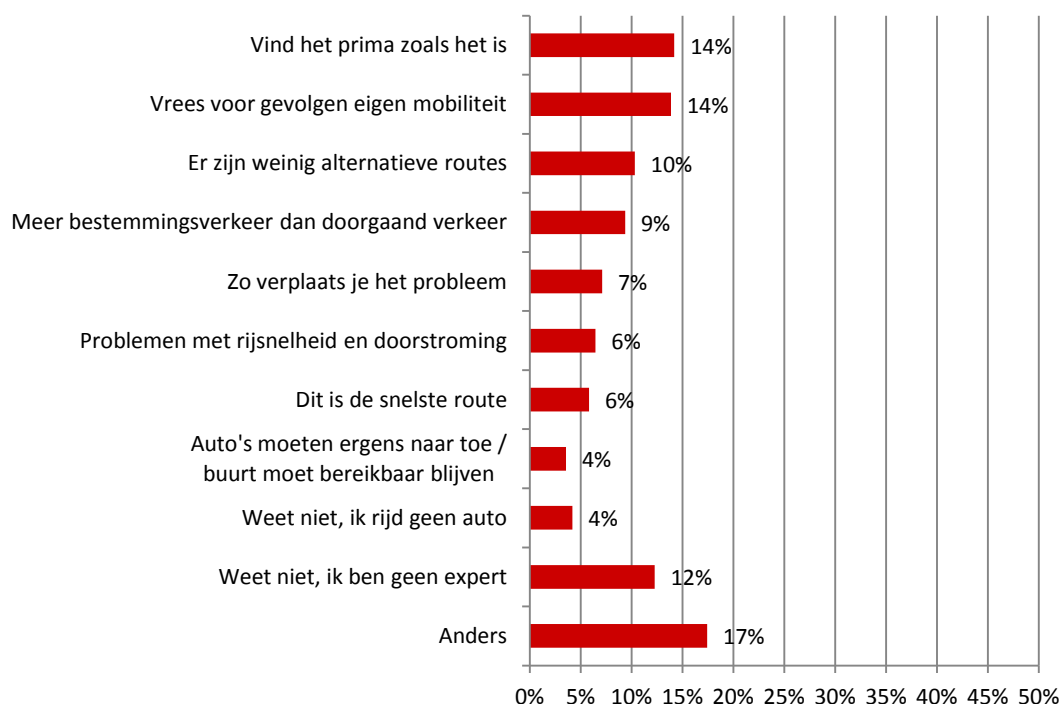
"Fietsstraat ervan maken, versmallen, minder parkeerplekken, voorlichting/campagne 'Minder dan 5 km uw ritje? Neem de fiets' enz. of ontheffingen voor alleen bestemmingsverkeer, maar is misschien al te ingrijpend."

"Minder aantrekkelijk maken door bijv. drempels, versmallingen."

Ruim een derde van de respondenten had geen ideeën om het aantal auto's in de buurt te verminderen (37%). Zij gaven bijvoorbeeld aan dat ze het prima vinden zoals het is (14%), zie Grafiek 8.

"Het valt wel mee, de overlast. Het is meer een hype om auto's te weren."

Grafiek 8 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden? - Nee, want (n=310) – open vraag



Sommigen geven aan dat er meer bestemmingsverkeer rijdt dan doorgaand verkeer (9%), en een aantal respondenten is bang voor de gevolgen van hun eigen mobiliteit (14%).

"Ik geloof niet dat er veel doorgaand verkeer is. Het gaat allemaal om verkeer dat uit de binnenstad of de wijk in of uit gaat en hier toch al moest zijn."

"Minder auto's door de buurt, betekent slechtere bereikbaarheid voor de bewoner. Het doorgaande verkeer neem ik dus voor lief."

Verder wordt veel genoemd dat er weinig alternatieve routes zijn (10%) of dat dit de snelste route is (6%).

"Het is de enige manier om op de Kardinaal de Jong weg te komen."

"Het is de kortste en beste route. Anders moet je erg omrijden."

Anderen geven aan dat door in te grijpen op de route Votulast, andere straten overbelast raken, waardoor het probleem zich alleen maar verschuift (7%).

"Dan komen ze weer door een andere buurt. Je verschuift het probleem."

4 Toekomstbeeld route Votulast

Wat veel respondenten betreft zouden de straten er over vijf jaar groener uitzien (21%) en zijn de straten autoluw (16%) met bredere stoepen en fietspaden (16%). Volgens 10% kunnen de straten hetzelfde blijven als nu. Respondenten die een ander beeld hebben zeggen bijvoorbeeld dat er, wat hen betreft, over vijf jaar meer winkels en horecagelegenheden zijn.

Votulast route over 5 jaar

Een kwart van de respondenten (23%) geeft aan dat de straten er wat hen betreft over vijf jaar groener uit zien. Volgens 18% zouden de straten dan autoluw moeten zijn en 13% is van mening dat het fietsstraten moeten worden:

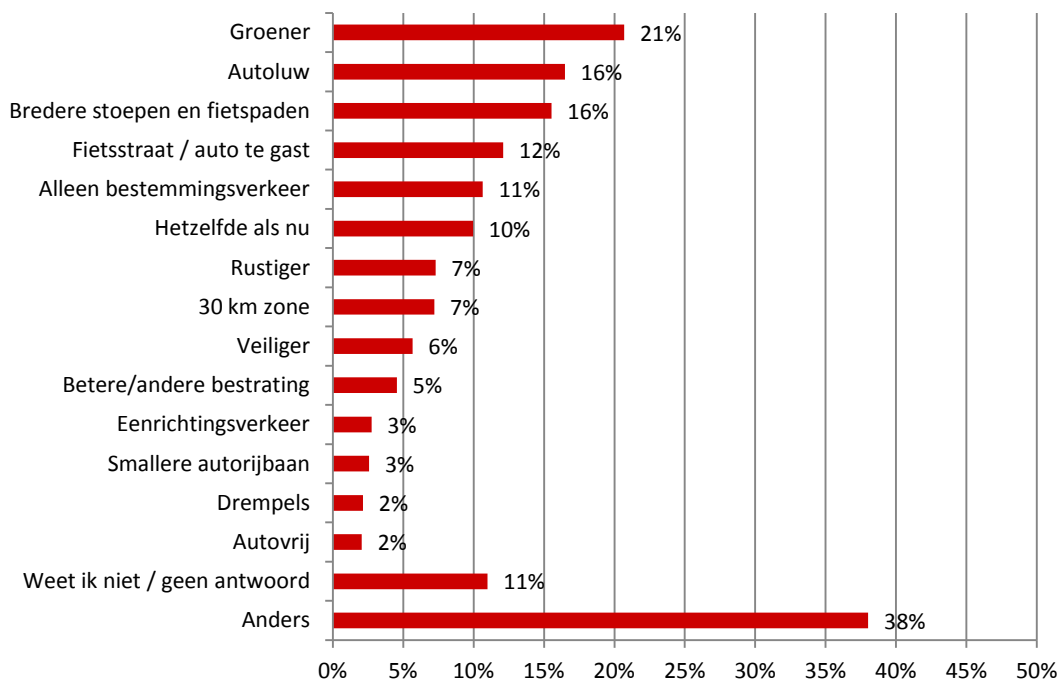
"Groener, minder verkeer, meer ruimte voor fietsers. Max 30. Dat afdwingen door straatontwerp, niet door drempels of iets dergelijks."

"Autoluw tot autovrij met veel groen en fietspaden."

"Wat mij betreft zijn de straten dan autovrij of zijn het fietssnelwegen waar de auto te gast is."

Grafiek 9 Hoe zien - wat u betreft - deze straten er over 5 jaar uit? (n=1165)

- open vraag



Respondenten die een ander beeld hebben van de straten zeggen bijvoorbeeld dat er meer winkels en meer horeca zouden mogen komen:

"Als doorgaande fietsroutes naar de stad, met af en toe een bestemmingsverkeer auto, een beetje zoals veel van de singels om de stad. Het Willem van Noortplein als bruisend middelpunt van de wijk, met horeca (incl. terrassen) en winkels."

"Brede stoep met bomen, gezellig wandelen, terras voor horeca, ruim fietspad en zebra's."

"Rustiger en overzichtelijker. Fietsstraten, meer ruimte om fietsen te parkeren. Zou helemaal leuk zijn als er meer horeca en kleine ondernemers zitten."

"Meer winkels, horeca en een levendige buurt i.p.v. doorgaand verkeer. Een verlenging van het centrum."

"Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!"

Daarnaast noemt een aantal respondenten dat de straten, wat hun betreft, over vijf jaar beter onderhouden zijn:

"Hetzelfde, maar opgeknapt en goed onderhouden."

"Overall twee kanten verkeer en bereikbaar voor auto's. Goed onderhouden en meer groen."

Bijlage 1: Vragenlijst

Vragenlijst Verkenning Verkeersroute Votulast

De Kaatstraat – Adelaarstraat – Willem van Noortstraat – Pieter Nieuwlandstraat of Antonius Matthaesuslaan vormen voor veel mensen een vertrouwde route. Vooral in de spits is dit een drukke route. Een deel van de verkeersdeelnemers woont of werkt in de buurt en is bestemmingsverkeer. Een ander deel is doorgaand verkeer dat dwars door de buurt rijdt, bijvoorbeeld van/naar de Kardinaal de Jongweg of Oudenoord.

De gemeenteraad heeft in 2016 het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vastgesteld. Met dit plan werkt de gemeente aan een aantrekkelijke en bereikbare stad. Daarbij krijgen fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer op veel plaatsen meer ruimte. Doorgaand autoverkeer rijdt zo veel mogelijk via de Ring Utrecht of een stedelijke verbindingsweg zoals de Kardinaal de Jongweg.

In deze enquête stellen we u vragen over de (gewenste) inrichting van de genoemde vijf straten.

1. Hoe verplaatst u zich meestal in deze straten? <meerdere antwoorden mogelijk>

- lopend
- op de fiets
- met de brommer/scooter
- met het openbaar vervoer
- met de auto

Lopen

2a. Welk cijfer van 1 t/m 10 geeft u om in deze straten te lopen?

2b. [indien cijfer 8 of lager Hoe kan het beter worden? <meerdere antwoorden mogelijk>

- bredere stoepen
- minder obstakels (zoals bankjes, paaltjes, prullenbakken, fietsenrekken)
- bestrating verbeteren
- anders, namelijk...
- ik heb geen verbeterpunten

[indien 1 = op de fiets]

Fietsen

3a. Welk cijfer van 1 t/m 10 geeft u om in deze straten te fietsen?

3b. [indien cijfer 8 of lager] Hoe kan het beter worden? <meerdere antwoorden mogelijk>

- meer ruimte voor fietsers
- lagere snelheid voor autoverkeer
- minder autoverkeer
- wegdek verbeteren
- minder obstakels (zoals paaltjes)

- anders, namelijk...
- ik heb geen verbeterpunten

Oversteken

4a. Welk cijfer van 1 t/m 10 geeft u om in deze straten over te steken?

4b. [indien cijfer 8 of lager] Hoe kan het beter worden? <meerdere antwoorden mogelijk>

- minder autoverkeer
- lagere snelheid voor autoverkeer
- kortere oversteken (bijvoorbeeld door de weg te versmallen)
- anders, namelijk...
- ik heb geen verbeterpunten

[indien 3b of 4b= lagere snelheid voor autoverkeer]

5. U gaf aan dat de snelheid voor autoverkeer omlaag mag, heeft u hier ideeën voor?

[Indien 3b of 4b= minder autoverkeer: U noemde eerder als verbeterpunt 'minder autoverkeer']

6. Een deel van het autoverkeer is doorgaand verkeer dat dwars door de buurt rijdt, bijvoorbeeld van/naar de Kardinaal de Jongweg of Oudenoord. Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden?

- Ja,
- Nee, want.....

7. Hoe zien – wat u betreft – deze straten er over 5 jaar uit?

Algemeen

8. Ik ben (meerdere antwoorden mogelijk)

- Bewoner
- Ondernemer
- Bezoeker
- Anders, namelijk

9. [indien alleen ondernemer] De postcode van mijn bedrijf is:

10. [anders] Mijn postcode is:

11. Hoe wist u van deze vragenlijst?

- Wijkbericht
- Website wijkbureau/gemeente Utrecht
- Nieuwsbrief wijkbureau noordoost
- Facebook
- Twitter
- Anders, namelijk

In de week van 10 april kunt u op verschillende momenten in gesprek met de gemeente over deze route. Kijk voor meer informatie hierover op utrecht.nl/verkeersroute-votulast.

Bijlage 2: Nomogram

Afwijkingsmarges bij 95% betrouwbaarheid:⁵

	gevonden %											
	1 99	2 98	5 95	10 90	15 85	20 80	25 75	30 70	35 65	40 60	45 55	50 50
25	3,9	5,5	8,5	11,8	14,0	15,7	17,0	18,0	18,7	19,2	19,5	19,6
50	2,8	3,9	6,0	8,3	9,9	11,1	12,0	12,7	13,2	13,6	13,8	13,9
100	2,0	2,7	4,3	5,9	7,0	7,8	8,5	9,0	9,3	9,6	9,8	9,8
150	1,6	2,2	3,5	4,8	5,7	6,4	6,9	7,3	7,6	7,8	8,0	8,0
200	1,4	1,9	3,0	4,2	4,9	5,5	6,0	6,4	6,6	6,8	6,9	6,9
300	1,1	1,6	2,5	3,4	4,0	4,5	4,9	5,2	5,4	5,5	5,6	5,7
400	1,0	1,4	2,1	2,9	3,5	3,9	4,2	4,5	4,7	4,8	4,9	4,9
500	0,9	1,2	1,9	2,6	3,1	3,5	3,8	4,0	4,2	4,3	4,4	4,4
600	0,8	1,1	1,7	2,4	2,9	3,2	3,5	3,7	3,8	3,9	4,0	4,0
N 700	0,7	1,0	1,6	2,2	2,6	3,0	3,2	3,4	3,5	3,6	3,7	3,7
800	0,7	1,0	1,5	2,1	2,5	2,8	3,0	3,2	3,3	3,4	3,4	3,5
900	0,7	0,9	1,4	2	2,3	2,6	2,8	3,0	3,1	3,2	3,3	3,3
1.000	0,6	0,9	1,4	1,9	2,2	2,5	2,7	2,8	3,0	3,0	3,1	3,1
1.100	0,6	0,8	1,3	1,8	2,1	2,4	2,6	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0
1.200	0,6	0,8	1,2	1,7	2,0	2,3	2,5	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8
1.300	0,5	0,8	1,2	1,6	1,9	2,2	2,4	2,5	2,6	2,7	2,7	2,7
1.400	0,5	0,7	1,1	1,6	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6
1.500	0,5	0,7	1,1	1,5	1,8	2,0	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5	2,5
1.750	0,5	0,7	1,0	1,4	1,7	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3
2.000	0,4	0,6	1,0	1,3	1,6	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2

⁵ Zoek bij "gevonden %" op hoeveel procent een bepaald antwoord heeft gegeven, zoek bij "N" de grootte op van de steekproef (het aantal respondenten dat de vraag heeft beantwoord). Waar deze twee elkaar kruisen, is af te lezen wat de afwijkingsmarges zijn. Bijvoorbeeld wanneer van 1100 respondenten 50 procent een bepaald antwoord heeft gegeven, kunnen we met 95% zekerheid zeggen dat het werkelijke percentage in de gehele populatie tussen 47 en 53 procent ligt (50,0% +/- 3,0%).