

Autoluwheid in Lunetten



Door:

Tirza Huising 3514161

Paul Bronckhorst

Luuk Rensen 3507378

Thomas van de Meer 3688798

Werkgroepbegeleiders:

Dhr. J. Minnema

Dhr. S. van Hoof

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	2
Hoofdstuk 1: Theoretisch Kader	3-7
Hoofdstuk 2: Operationalisering	8-12
Hoofdstuk 3: Kenmerken steekproef.....	13-18
Hoofdstuk 4: Interviews	19-21
Hoofdstuk 5: Statistische analyse van onderzoekshypothesen	22-32
Hoofdstuk 6: Conclusie.....	33-35
Bijlage.....	36-76

Dit onderzoek komt tot stand in samenwerking met:



Universiteit Utrecht



INLEIDING

Als bijdrage aan het mobiliteitsvraagstuk in Lunetten wordt er onderzoek gedaan naar de mate van autoluwheid in de wijk. Toen in 1976 de wijk ontwikkeld werd, was het idee de wijk zo autovrij mogelijk te houden. Dit werd verwezenlijkt worden door middel van een autoluwe ruimtelijke structuur van de wijk. Deze diende het autoverkeer in de wijk beperken. Het is echter de vraag of hieraan vastgehouden is en of dit wel een ideaal en uitvoerbaar concept is. Sinds de bouw van de wijk Lunetten is het autogebruik en autobezit in Nederland drastisch toegenomen (CBS, 2011). Het is daarom interessant om te onderzoeken of deze ontwikkeling in gelijke mate in Lunetten is opgetreden. Er wordt onderzocht of de ruimtelijke structuur van de wijk van invloed is op het autogebruik. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre de bewoners de wijk Lunetten ervaren als een autoluwe wijk en hier waarde aan hechten. In dit onderzoek zal aan de hand van verschillende deelvragen onderstaande hoofdvraag worden beantwoord:

IN HOEVERRE WORDT DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN LUNETTEN ERVAREN ALS AUTOLUWE WIJK DOOR DE BEWONERS?

DEELVRAGEN:

- 1 - Wat wordt verstaan onder een autoluwe wijk?
- 2 - In hoeverre hebben de aansluitingen op het openbaar vervoer effect op het autogebruik van bewoners?
- 3 - Sluiten de huidige parkeergelegenheden en infrastructuur voor automobilisten aan op de behoeften?
- 4 – In hoeverre hechten de bewoners van Lunetten waarde aan de autoluwe ruimtelijke structuur van de wijk?
- 5 - Wordt de wijk Lunetten ervaren als een autoluwe wijk door de bewoners?

De onderzoeksmethoden die gebruikt worden in dit onderzoek zijn kwantitatieve en kwalitatieve methoden. Er wordt een grote enquête onder de bewoners van Lunetten gehouden waaruit statistische gegevens zullen komen. Daarnaast zijn er enkele interviews met deskundigen waaruit een kader en verschillende inzichten over deze autoluwe visie naar voren komen.

HOOFDSTUK 1: THEORETISCH KADER

In dit hoofdstuk komt het theoretisch kader betreffende de autoluwe wijk in Lunetten aan de orde. In het eerste onderdeel van het hoofdstuk komen de kenmerken en achtergronden van bloemkoolwijken aan de orde, zodat de lezer een duidelijk beeld krijgt van hoe het autoluwe karakter terug te zien is in de ruimtelijke structuur van de bloemkoolwijk. Vervolgens wordt ingegaan op de mobiliteit in Lunetten. Heeft bijvoorbeeld de autoluwe structuur van de wijk invloed op het OV-gebruik? Daaropvolgend volgt een onderdeel dat betrekking heeft op kenmerken van bewoners die zijn gerelateerd aan mobiliteit. Daarop aansluitend volgen het conceptueel model en hypothesen die betrekking hebben op de perceptie van bewoners.

KENMERKEN EN ACHTERGRONDEN VAN BLOEMKOOLOWIJKEN GERELATEERD AAN AUTOLUWHEID

Het onderzoek heeft betrekking op de bloemkoolwijk Lunetten, voordat de specifieke structuur en kenmerken van de wijk Lunetten aan bod komen is het relevant om te weten wat nu precies het begrip 'bloemkoolwijk' inhoudt en welke algemene kenmerken met betrekking tot autoluwheid daarin naar voren komen (SEV,2008, p.5).

DOELSTELLING

De achterliggende gedachte van de complexe structuur van de 'bloemkoolwijk' is om het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken binnen de wijk. Daarbij is het doel om bewoners te stimuleren om verplaatsingen binnen de wijk zoveel mogelijk af te laten leggen per voet of fiets. Door de kronkelige wegenstructuur en maatregelen als 'verkeersdrempels' zijn er in de wijk geen hoge snelheden te halen, wat betekent dat het aantrekkelijk is om afstanden per fiets of te voet af te leggen.

VERKEERSKUNDIGE STRUCTUUR

Het wegennetwerk in een bloemkoolwijk staat beter bekend als een 'boomstructuur', die gekenmerkt wordt door een sterke hiërarchische scheiding van verkeerstromen in de wijk. De bloemkoolwijk wordt in de meeste gevallen omringd door een hoofdweg (ringweg) die wordt gezien als de 'hoofdadere' die de wijk ontsluit met de overige delen van de stad of het dorp. Aangrenzend aan deze ringweg vindt men in de meeste gevallen geen bebouwing, maar openbaar groen. Daarnaast heeft de ringweg verschillende vertakkingen van kronkelige wegen die als toegang dienen tot de buurten in de wijk. Deze kronkelende wegen eindigen vaak in 'doodlopende' woonerven. (Eenink,2007, p.39).

De complexe wegenstructuur in een bloemkoolwijk zorgt ervoor dat de snelheid van het autoverkeer wordt ingeperkt. Zo zorgen de kronkelende wegen met de bebouwing voor lage snelheden, omdat het zicht van de automobilist beperkt is. Bij relatief rechtlijnige wegen worden snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd zoals 'verkeersdrempels'. Daarnaast dienen verkeersregels in de wijk om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren.

Zo hebben gebruikers van het woonerf altijd voorrang en verkrijgt de automobilist een secundaire positie. Een andere maatregel om het autoverkeer binnen de wijk zoveel mogelijk te beperken is het aanwijzen van vaste parkeervakken op de woonerven voor de bewoners (Nijhuis, 2010, p.29). Dit in tegenstelling tot de overige straten waar je de auto gewoon langs de weg mag parkeren.

Om het groene en autoluwe karakter te waarborgen zijn de functies wonen en parkeren gescheiden door de aanleg van hagen en overige soorten beplanting (Eenink,2007, p.42).

VOORZIENINGEN

Naast de wegenstructuur en allerlei verkeerskundige maatregelen bepaalt de aanwezigheid van voorzieningen de mate van autoverkeer in de wijk. Door het toepassen van functiemening in een bloemkoolwijk wordt het autoverkeer grotendeels ingeperkt. Zo zijn de voorzieningen als winkelcentra en basisscholen geclusterd en centraal gelegen in het 'groene' hart van de wijk. Een uitgebreid fiets- en voetpadennetwerk zorgen daarbij voor een goede verbinding tussen de woongebieden en voorzieningen (Eenink, 2007, p.42; Nijhuis, 2010, p.29).

HET OV-GEBRUIK IN DE AUTOLUWE WIJK LUNETTEN

Lunetten heeft meerdere bushaltes en één treinstation. De frequentie van vertrek en aankomst is relatief gezien met de rest van Utrecht ongeveer gelijk. Meer als in veel andere bloemkoolwijken in Nederland, zoals in Nijmegen Dukenburg waar de trein twee keer per uur stop, rijdt de trein in Lunetten vier keer per uur naar het centrum van dan wel richting Culemborg. Er rijden bussen naar het station van Lunetten en door de wijk. De bus maakt een ronde over de rondweg waaraan alle bushaltes zijn gevestigd. Deze staan strategisch in de wijk opgesteld waarbij ieder huis een bushalte in de buurt heeft liggen op maximaal 5 minuten loopafstand. Dit zou een aantrekkelijk alternatief moeten bieden voor het autogebruik en de relatief lange afstand die men als fietser moet afleggen om het centrum te bereiken.

De stedenbouwkundige opzet van lunetten is zoals eerder vermeld tot stand gekomen vanuit een autoluw perspectief. Het autogebruik zou hierdoor relatief laag moeten liggen en fietsers en wandelaars de ruimte moeten hebben om zich van A naar B te kunnen verplaatsen. Een ander belangrijk alternatief voor de auto is het openbaar vervoer. De afstand die men als bewoner van Lunetten moet overbruggen om naar het centrum van Utrecht te komen is relatief groot. Fietsen is voor veel mensen een goed alternatief maar vooral voor de ouderen is het toch lastig om deze vervoerswijze regelmatig te gebruiken. Zij maken over het algemeen volgens onderzoek van Rosenbloom relatief meer gebruik van het openbaar vervoer (Rosenbloom, 2004). De verwachting is dan ook dat in Lunetten meer van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt door ouderen (65+). Hoewel volgens Rosenbloom het autogebruik van ouderen de laatste tien jaar aanzienlijk is toegenomen, zijn het vooral de ouderen zonder rijbewijs die meer van het openbaar vervoer gebruik maken. Tegenwoordig zijn steeds meer ouderen in het bezit van een rijbewijs. Het gemak van een auto is dus ook voor ouderen een belangrijk punt. Zij hoeven niet meer over te stappen en geen lange afstanden te lopen vanaf bushaltes of stations. Ook zijn ze niet meer afhankelijk van bepaalde vertrektijden. (Rosenbloom, 2004). In Lunetten wordt onderzocht of ouderen anno 2011 nog steeds relatief meer gebruik maken van het openbaar vervoer.

Een ander punt dat wordt onderzocht is het verschil in autogebruik/ov-gebruik tussen mensen met een laag inkomen en mensen met een hoog inkomen. Vaak hebben mensen met een hoog inkomen meerdere auto's tot hun beschikking terwijl bij mensen met een laag inkomen een auto vaak te duur is. De auto wordt toch vaak geassocieerd met meer vrijheid dus de vrijheid van mensen met een laag inkomen wordt dus ingeperkt omdat zij dus relatief minder auto's hebben (Schuitema, 2008).

De verwachting is dan ook dan mensen in Lunetten met een lager inkomen minder vaak in het bezit zijn van een auto en dat zij waarschijnlijk meer gebruik maken van alternatieve vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer.

BEWONERSKENMERKEN IN EEN AUTOLUWE WIJK

Zoals hierboven is uiteengezet is een bloemkoolwijk ingericht om bewoners ertoe te stimuleren om minder vaak de auto te gebruiken en juist meer van andere vervoersmiddelen gebruik te maken. Het is interessant om uit te zoeken of dit ook het geval is, wordt er daadwerkelijk minder gebruik gemaakt van de auto en meer van andere vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer? Is iemand in Lunetten komen wonen wegens de bloemkoolstructuur met zijn autoluwe structuur of wegens andere factoren? Heeft de autoluwe structuur er nou echt toe geleid dat er minder verkeersoverlast wordt ervaren? Om erachter te komen of er daadwerkelijk minder gebruik is gemaakt van de auto zullen de relatie tussen autobezit en demografische kenmerken besproken worden, ook de relatie tussen autobezit en ruimtelijke structuur en leefstijl komen aan bod.

De belangrijkste factoren die autobezit beïnvloeden zijn van socio-economische aard (Cao et al, 2007). Ten eerste is het autobezit afhankelijk van het inkomen. Een belangrijke reden hier is dat bij een hoger inkomen er een grotere mogelijkheid bestaat tot het kopen van een auto. Bij een jaarinkomen tussen de €7.500 tot €15.000 bezit 48,1% een auto, bij €15.000 tot €22.500 67,5%, bij €22.500 tot €30.000 76,4% en bij een jaarinkomen van meer dan €30.000 bezit 84,1% van de mensen een auto (CBS, 2007). Ten tweede neemt het autobezit ook toe met het opleidingsniveau. Dit kan samenhangen met het inkomen, een hoger opleidingsniveau zal leiden tot een hoger inkomen waardoor het autobezit ook hoger zal uitvallen. Ten derde bezitten werkende mensen ook vaker een auto, zo bezitten mensen die meer dan 30 uur per week werken 73,6% een auto. In de groep werklozen/werkzoekenden bezit 44,5% een auto (CBS, 2007). Autobezit beïnvloedt op zijn beurt weer het autogebruik.

Daarnaast is autobezit en daarmee autogebruik ook afhankelijk van de structuur van de bebouwde omgeving. Hoge bebouwingsdichtheid, goede bereikbaarheid en een korte afstand tot het centrum ontmoedigen autogebruik en stimuleren gebruik van het openbaar vervoer en fietsen en wandelen (Van Acker et al, 2011). Zo blijkt uit een case study in Gent dat het autobezit hoger was in buurten met een lage bebouwingsdichtheid, lage functiemenging, veraf van een treinstation en het centrum en met een goede lokale autobereikbaarheid (Van Acker & Witlox, 2010). Lunetten valt niet compleet binnen deze typering, er kan verwacht worden dat Lunetten een lager autobezit heeft dan andere wijken waar de autoluwe structuur niet aanwezig is.

Over hoe de bebouwde omgeving het autogebruik beïnvloedt is nog onzekerheid. In eerdere onderzoeken werd verwacht dat men in een wijk ging wonen en naar aanleiding van de eigenschappen van die wijk een vervoersmiddel kozen. Maar in de realiteit gaat dit de andere kant uit, iemand met een voorkeur voor openbaar vervoer zal zich vestigen in een wijk met een goede aansluiting op het openbaar vervoer, dit wordt ook wel zelf-selectie genoemd (Bhat & Guo, 2007).

Dit kan ook verklaard worden vanuit de leefstijl van de persoon, zo hebben personen met een actieve- (veel tijd buiten de wijk doorbrengen) of familieleefstijl vaker een auto.

Mensen met een sterk milieubewustzijn, cultuurliefebbers of mensen die in de nabijheid van alles willen wonen bezitten over het algemeen minder vaak een auto. Dit gaat hand in hand met de relatie tussen autobezit en bebouwde omgeving, aan de hand van hun leefstijl zullen zij ook een woonomgeving selecteren die past bij hun wensen (Van Acker et al, 2010). Vanuit het concept van zelf-selectie kan van Lunetten verwacht worden dat het autobezit lager is. Door de opzet van Lunetten als autoluwe wijk zullen er zich huishoudens gevestigd hebben die dat waarderen en gebruik maken van vervoersmiddelen anders dan de auto.

ONDERZOEKSHYPOTHESEN

Aansluitend op het laatste onderdeel van het theoretische hoofdstuk volgen de onderzoekshypothesen die betrekking hebben op de perceptie van bewoners uit Lunetten op de mate van autoluwheid in de wijk. Deze hypothesen worden aan de hand van kwalitatief onderzoek (enquêtes, interviews) mogelijk geverifieerd/gefalsificeerd.

HIERONDER VINDT U DE GEFORMULEERDE ONDERZOEKSHYPOTHESEN:

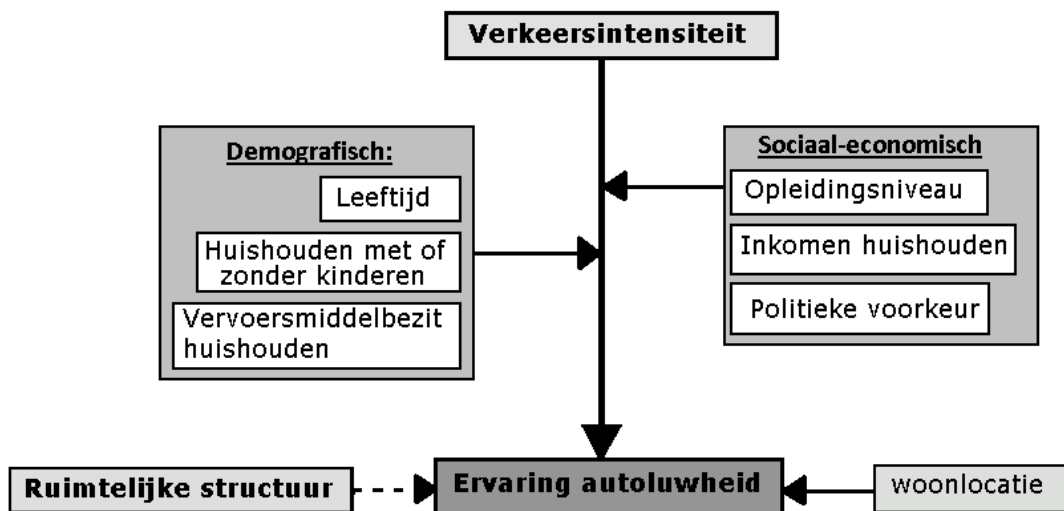
1. Bewoners aan de rondweg van Lunetten (Furkabaan/Simplonbaan) zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.
2. Bewoners die wonen bij het scholencluster zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.
3. Bewoners die wonen bij het winkelcentrum zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.
4. Huishoudens met jonge kinderen (in de leeftijd tot 12 jaar) zullen meer de negatieve effecten ervaren van autogebruik in Lunetten dan andere huishoudens.
5. Bewoners die geen auto gebruiken zullen meer de negatieve effecten ervaren van autogebruik in Lunetten dan de bewoners die wel gebruik maken van een auto.
6. Bewoners van een lagere inkomensklasse (tot €1500 netto pm per huishouden) zullen meer gebruik maken van de aansluitingen op het openbaar vervoer dan bewoners van een hogere inkomensklasse.
7. Ouderen (65+) zullen meer gebruik maken van de openbaar vervoer aansluitingen dan bewoners in andere leeftijdscategorieën.
8. Bewoners met een linkse politieke voorkeur hechten meer waarde aan de autoluwe ruimtelijke structuur van de wijk dan andere bewoners.

Onderzoekseenheden → Huishoudens

Onderzoeksubject → Hoofd van het huishouden. Dit hoeft niet de hoofdverdiener van het huishouden te zijn. Bij gezinnen met kinderen van 18+ zijn deze kinderen niet geschikt om deel te nemen aan het onderzoek. Verder geldt dat iedereen boven de leeftijd van 18 geschikt is voor deelname aan het onderzoek.

CONCEPTUEEL MODEL

De probleemsituatie kan worden geanalyseerd aan de hand van het conceptueel model. Aan de hand van het conceptueel model worden onderlinge relaties tussen de variabelen zichtbaar gemaakt. Zo zijn de categorieën demografische en sociaal-economische situatie van invloed op het perspectief van de bewoners, anders genaamd de ervaring van autoluwheid. Daarnaast heeft ook de woonlocatie invloed op de ervaring van autoluwheid bij bewoners. De relatie met de ruimtelijke structuur is overigens aangegeven met een stippellijn, omdat deze relatie niet gelijk zichtbaar/meetbaar is.



HOOFDSTUK 2: OPERATIONALISERING

Om de ervaring van 'autoluwheid' in Lunetten te onderzoeken dient er eerst een duidelijke omschrijving van het begrip te worden gegeven. De inhoud van dit hoofdstuk zal eerst het begrip 'autoluwheid' uiteenzetten en met de begrippen uit de hypothesen verder geoperationaliseerd worden tot meetbare variabelen. Daarna wordt er aandacht besteedt aan de methoden en technieken die als instrument worden ingezet bij het meten van de variabelen. Omdat er zowel kwantitatief als kwalitatief onderzoek wordt verricht, worden de procedures van beide instrumenten apart behandeld.

OPERATIONALISERING HOOFD- EN DEELVRAGEN

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: *'In hoeverre wordt de ruimtelijke structuur van Lunetten ervaren als een autoluwe wijk door de bewoners?'*. In deze hoofdvraag zijn de begrippen autoluw en de ruimtelijke structuur van belang. Voor dit onderzoek geldt dat door middel van de autoluwe inrichting van de wijk Lunetten wordt getracht het doorgaand verkeer uit de wijk te weren. Dit hangt grotendeels samen met de ringweg in Lunetten. Deze ringweg is bedoeld om verkeer dat de wijk inkomt via deze ringweg naar de gewenste bestemming te leiden. Daardoor zal het verkeer geweerd worden uit de andere straten in de wijk, waardoor autoluwe hofjes en straten gerealiseerd worden. Deze autoluwheid hangt samen met de bloemkoolstructuur van de wijk Lunetten. Deze is toegelicht in hoofdstuk 1.

OPERATIONALISERING VAN DE HYPOTHESEN

Om het onderzoek naar de mate van 'autoluwheid' in de praktijk uit te voeren dienen eerst de begrippen uit de onderzoekshypothesen te worden geoperationaliseerd. Deze geoperationaliseerde begrippen zijn vervolgens verwerkt in x aantal enquêtevragen. De enquête bestaat uit 16 algemene vragen, waarna elk subgroepje een vragenblok heeft opgesteld over een specifiek onderwerp met betrekking tot mobiliteit in Lunetten.

Een hypothese bestaat uit meerdere begrippen die geoperationaliseerd dienen te worden. Overigens hebben de onderstaande hypothese met betrekking tot de operationalisering van begrippen een zekere mate van overeenstemming:

1. *Bewoners aan de rondweg van Lunetten (Furkabaan/Simplonbaan) zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners van de hofjes in de wijk.*
2. *Bewoners die wonen bij het scholencluster zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners van de hofjes in de wijk.*
3. *Bewoners die wonen bij het winkelcentrum zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners van de hofjes in de wijk.*

Deze hypothesen (1,2,3) bestaan uit de begrippen 'woonlocatie' en 'ervaring autoluwheid'. De 'woonlocatie' is geoperationaliseerd door aan de respondenten in het algemene vragenblok van de enquête te vragen naar de postcode. Deze 'woonlocaties' kunnen in een latere onderzoeksfase verwerkt worden in een kaart, waarna hypothesen mogelijk kunnen worden bevestigd of verworpen. Om de 'ervaring autoluwheid' te onderzoeken is deze geoperationaliseerd naar vragen die betrekking hebben op 'ervaring intensiteit verkeer in de wijk' en 'ervaring parkeeroverlast in de wijk'. Deze vragen kunnen de respondenten beantwoorden aan de hand van een 5-puntenschaal.

Indien de respondent overlast ervaart van de intensiteit van het verkeer/parkeeroverlast ervaart dan kan diegene in een open vraag het dagdeel en locatie aangeven.

De volgende hypothesen hebben een zekere mate van overeenstemming:

4. *Huishoudens met jonge kinderen (in de leeftijd tot 12 jaar) zullen meer de negatieve effecten ervaren van autogebruik in Lunetten dan andere huishoudens.*
5. *Bewoners die geen auto gebruiken zullen meer de negatieve effecten ervaren van autogebruik in Lunetten dan de bewoners die wel gebruik maken van een auto.*

Bovenstaande hypothesen (4,5) hebben betrekking op de ‘negatieve ervaringen van autogebruik’. Deze term is geoperationaliseerd en verwerkt in de eerder genoemde vragen uit de enquête die betrekking hebben op ‘ervaring intensiteit van het verkeer in de wijk’ en ‘ervaring parkeeroverlast in de wijk’. Daarbij is het begrip ‘huishoudens met jonge kinderen’ uit hypothese 4 geoperationaliseerd naar ‘thuiswonende kinderen jonger dan 12 jaar binnen uw huishouden’. In hypothese 5 is het begrip ‘autogebruik’ vertaald in de enquête naar de vragen: *Heeft u een auto tot uw beschikking?* en *Wat is voor u het belangrijkste vervoersmiddel?* De laatste vraag wordt overigens beantwoord aan de hand van de ordinale schaal, waarbij de respondent de mate van belang kan aangeven.

Onderstaande hypothesen hebben een zekere mate van overeenstemming:

6. *Bewoners van een lagere inkomensklasse (tot €1500 netto pm per huishouden) zullen meer gebruik maken van de aansluitingen op het openbaar vervoer dan bewoners van een hogere inkomensklasse.*
7. *Er bestaat een verschil in gebruik van openbaar vervoer tussen verschillende leeftijdscategorieën. Jong volwassenen (18-35) en 65+ers maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan ouderen tot 65 (35-65).*

De hypothesen (6,7) hebben betrekking op de ‘OV-aansluitingen’ in de wijk Lunetten. Dit begrip is geoperationaliseerd en is terug te vinden in vraag 27 van de enquête. Deze vraag betreft het gebruik van ‘OV-aansluitingen’ (bushaltes en NS-station) per maand in de wijk Lunetten. Er is gekozen voor gebruik van ‘OV-aansluitingen’ per maand om een duidelijker beeld te krijgen (als er gekozen zou zijn voor per week dan zouden een groot aantal respondenten buiten de boot vallen). Overigens zijn de antwoordcategorieën gebaseerd op de ratioschaal. De ‘hoge/midden/lage inkomensklassen’ zijn aan de hand van de gehanteerde inkomensklassen van het CBS vastgesteld.

Het totale netto maandinkomen heeft betrekking op het gehele huishouden, omdat deze huishoudinkomens relatief dicht bij elkaar liggen dan inkomens per persoon en zo beter met elkaar vergelijkbaar zijn. Daarnaast is het begrip ‘ouderen’ geoperationaliseerd naar personen die 65 of ouder zijn. Deze personen hebben (in de meeste gevallen) geen betaalde baan meer, wat betekent dat het mobiliteitsgedrag verschilt met personen die 65 jaar of jonger zijn. Overigens wordt de leeftijd in de enquête bepaald aan de hand van het geboortjaar.

Tenslotte heeft hypothese nummer 8: ‘Bewoners met een linkse politieke voorkeur hechten meer waarde aan de autoluwe ruimtelijke structuur van de wijk dan andere bewoners’ betrekking op de politieke voorkeur en de mate van autoluwheid. Deze politieke voorkeur is geoperationaliseerd naar de politieke partijen met het meeste aantal zetels in de Tweede Kamer. De mate van autoluwheid is vertaald naar een vraag in de enquête die de respondent vraagt om de waarde die hij/zij hecht aan de ‘autoluwe’ ruimtelijke structuur aan te geven. Het antwoordmodel is gebaseerd op de ordinale schaal, waarbij het getal 5 de hoogste waardering heeft.

KWANTITATIEF ONDERZOEK:

Dit onderdeel behandelt de methoden en technieken die zijn gehanteerd bij het uitvoeren van kwantitatief onderzoek. De procedure hiervan wordt gedetailleerd in beeld gebracht en daar waar nodig wordt een argumentatie gegeven voor de genomen keuzes.

Het doen van kwantitatief onderzoek wordt gedaan in de vorm van het afnemen van enquêtes. De geoperationaliseerde begrippen uit de hypothesen worden in een vragenlijst verwerkt die vervolgens aan de hand van een aselechte steekproef in de wijk Lunetten worden gemeten bij de huishoudens. Hierbij is het de eis dat degene die de enquête invult, minimaal 18 jaar moet zijn. Om erachter te komen hoeveel enquêtes er nodig zijn om de representativiteit van het onderzoek te waarborgen, wordt een rekenkundige formule toegepast die gangbaar is bij het nemen van steekproeven waarbij de populatie eindig is (Marktonderzoek, 2009). De formule wordt hieronder uitgewerkt:

$$n > = \frac{N \cdot z^2 \cdot p(1-p)}{z^2 \cdot p(1-p) + (N-1) \cdot F^2} = \frac{6518 \cdot 1,96^2 \cdot 0,5(1-0,5)}{1,96^2 \cdot 0,5(1-0,5) + (6518-1) \cdot 0,05^2} = 385$$

De benodigde parameters van de formule zijn de populatie (N), dit betreft het totaal aantal huishoudens in Lunetten, namelijk 6518 huishoudens (WistUdata, 2010), de standaarddeviatie (z), deze bedraagt 1,96 bij een betrouwbaarheid van 95%, de kans dat iemand een bepaald antwoord geeft (p), deze bedraagt hier 50% (dus 0,5 in de formule) en de foutmarge (F), Deze bedraagt in dit onderzoek 5% (dus 0,05 in de formule).

Uit de berekening blijkt dat er dus 385 enquêtes moeten worden afgenomen in Lunetten om de aselechte steekproef statistisch analysebaar te maken. Omdat er huishoudens zijn die om wat voor een reden dan ook niet in staat zijn om de enquête in te vullen, wordt er een non-respons van 60% gehanteerd. Dit houdt in dat er een adressenlijst van 962 (385=40%, 577=60%) adressen aselekt tot stand wordt gebracht. Dit gebeurt aan de hand van de adressenlijst van Lunetten en met behulp van een random selecter van het programma Excel.

Er wordt hierbij rekening gehouden met een ander lopend onderzoek in de wijk Lunetten die wordt gedaan door de planoloog Catherine Maloir aan de Rijksuniversiteit van Groningen. Zij heeft een lijst doorgegeven met adressen die zij wil benaderen. Mocht het voorkomen dat de random selecter van Excel een van deze adressen selecteert, zal er structureel het eerstvolgende oplopende adres dat niet door haar wordt benaderd als alternatief worden gekozen. Op deze manier wordt miscommunicatie met bewoners voorkomen. Bovendien draagt het bij aan het inperken van ruis in het ons onderzoek.

Om non-respons zoveel mogelijk in te perken (dus tot een beoogd non-respons van 60%) is ervoor gekozen om drie verschillende dagdelen op veldwerkonderzoek te gaan. Er wordt op een doordeweekse middag, een doordeweekse avond en in het weekend geënquêteerd zodat de mensen die bijvoorbeeld 's middags niet thuis zijn alsnog worden benaderd op tijden waar de kans groot is dat ze wel thuis zijn. Zijn zij bijvoorbeeld ook 's avonds niet te bereiken dan wordt als laatste poging een tijdstip in het weekend geprobeerd. Zijn zij ook dan niet thuis dan wordt deze respondent met de term 'non-respons' betiteld. Dit houdt in dat zij dan tot de 60% beoogde non-respons behoren. Dit geldt overigens ook voor de adressen waar niemand woont.

Om alles in goede banen te leiden en de adressenlijst werkbaar te maken, komen de veldwerkcoördinatoren van iedere groep die zich bezighoudt met 'mobiliteit in Lunetten' bij elkaar. Er wordt een algemene aanpak van het veldwerk nagestreefd zodat er geen overlap en of miscommunicatie ontstaat tussen de onderzoekers en de bewoners van Lunetten. Door de datacoördinaten worden de enquêtes van iedere groep bij elkaar gevoegd tot één enquête. De lijst met de adressen die aselekt worden getrokken, wordt vervolgens opgedeeld in vier lijsten zodat elke onderzoeksgroep die zich bezighoudt met 'mobiliteit in Lunetten' een deel van de uitvoering van het veldwerk tot zijn verantwoordelijkheid krijgt.

KWALITATIEF ONDERZOEK:

In dit onderzoek worden kwantitatieve en kwalitatieve methoden gecombineerd. De kwantitatieve methode, de enquête, wordt gebruikt om de hypothesen te toetsen die op basis van bestaande theorieën en literatuur tot stand zijn gekomen. In dit onderzoek gaat het om ervaringen van individuen betreffende autoluwheid van de wijk Lunetten. Aan de hand van een enquête is het niet mogelijk om de verschillen tussen de ervaringen van individuen geheel te verklaren. Om deze verschillen beter te kunnen begrijpen en verklaren is het daarom van belang om ook kwalitatief onderzoek te doen. Daarnaast is kwalitatief onderzoek van belang zodat mogelijke verbanden tussen variabelen in de enquête niet over het hoofd worden gezien, omdat deze niet gelijk naar voren zijn gekomen in het theoretisch kader. Voor het kwalitatieve deel van ons onderzoek wordt er gebruik gemaakt van interviews met experts op het gebied van ons onderzoek. Om mogelijke verbanden tussen variabelen niet over het hoofd te zien is het van belang om naast experts op het gebied van mobiliteit ook mensen te interviewen die specifiek expert zijn op de case van het onderzoek, namelijk de wijk Lunetten.

Allereerst gaan twee groepsleden een interview afgenomen met dr. ir. Dick Ettema. Hij is expert op het gebied van mobiliteit. Hij kan ons een wetenschappelijke visie geven voor ons onderzoek. Door middel van de kwalitatieve methoden wordt de visie van de bewoners op het onderwerp getoond. Hierin gaat het om eigen ervaringen en meningen. Dr. ir. Dick Ettema kan ons daarentegen juist informatie en kennis geven over algemene trends, theorieën en ander wetenschappelijk onderzoek rond het thema autoluwheid. Dr. Ir. Dick Ettema heeft verscheidene onderzoeken gedaan op het gebied van mobiliteit, waaronder publicaties over transportkeuzes van individuen, verschillen in mobiliteit van typen huishoudens en een onderzoek naar de mogelijkheid dat autogebruikers overstappen op het openbaar vervoer. Door zijn vele onderzoek op het gebied van mobiliteit is hij een uiterst geschikt persoon om een goed beeld te kunnen geven op de algemene trends en theorieën van dit thema.

Naast iemand vanuit de wetenschappelijke kant hebben worden er interviews afgenomen bij personen die veel kennis hebben over het onderzoeksgebied, de wijk Lunetten. Een van deze interviews zal zijn met het Bewoners Overleg Lunetten. Deze organisatie bestaat uit een groep actieve bewoners van Lunetten die bekend zijn met wat er momenteel speelt in de wijk en kunnen hierdoor de situatie in de wijk goed schetsen.

Verder wordt er een interview afgenomen met wijkwethouder Frits Lintmeijer. Hij is wijkwethouder van Noordwest en Zuid in Utrecht, hieronder valt de wijk Lunetten. Daarnaast is zijn portefeuille als wethouder van de gemeente Utrecht gericht op verkeer, cultuur, monumenten en archeologie, regiozaken en internationale zaken. Voor ons interview is zijn functie als wijkwethouder en zijn portefeuille op het gebied van verkeer van belang. Hij is op de hoogte van recente ontwikkelingen in Lunetten en kent het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer.

Door middel van deze interviews hopen wij verdere inzichten te krijgen in het onderzoek en hiermee de uitkomsten van het kwantitatieve onderzoek mogelijk te kunnen verklaren.

BESCHRIJVING ONDERZOEKSGBIED

Het onderzoeksgebied is de wijk Lunetten in Utrecht. Deze wijk ligt in het zuidoosten van Utrecht. Bijzonder aan de locatie van de wijk Lunetten is de afgrenzing. De wijk ligt duidelijk omsloten door infrastructuur. Aan de noordoostelijke kant wordt de wijk begrensd met de spoorlijn, in het westen door de Waterlinieweg, in het zuidoosten door de rijksweg 27 en het Knooppunt Lunetten, en in het zuiden door rijksweg 12 (Brinkman, 2004, p 13).

De plannen voor de nieuwe woonwijk Lunetten werden gemaakt na de voltooiing van de naoorlogse uitbreidingswijken Hoograven, Overvecht, Kanaleneiland en Tolsteeg in de gemeente Utrecht. Deze wijken zijn in korte tijd gebouwd om zo de grote woningnood na de oorlog op te vangen. Kenmerkend voor deze na-oorlogse wijken zijn rationale ontwerpen, hoogbouw en de scheiding van functies. Zowel rijdende als geparkeerde auto's zijn in deze wijken bepalend voor de sfeer van de wijk (Voet, 1995, p 11). Voor de bouw van Lunetten werd besloten ditmaal niet te focussen op kwantiteit, voor het opvangen van de woningnood, maar op de kwaliteit van de wijk (Brinkman, 2004, p 26-27).

Bij de opzet van de wijk Lunetten was gelijk duidelijk dat het openbaar vervoer een belangrijke rol zou spelen. De bouw van de wijk was erg gericht op de komst van het NS-station, die ondanks sterke voorwaarden van de NS hieraan toch gekomen is. De hoofdstructuur van het bestemmingsplan van 1974 was ook voornamelijk gericht op de ontsluiting. Allereerst was een goede aansluiting van Lunetten op de aangrenzende wijk Hoograven en de komst van het NS-station in de wijk van belang. Daarnaast stonden er in dit bestemmingsplan al duidelijke plannen voor een ringweg voor het autoverkeer en verschillende aan te leggen fiets- en voetpaden om de wijk met de rest van de stad te verbinden. De woningbouw zou op een zo groot mogelijke afstand van de rijkswegen komen om zo overlast te beperken. De ruimte tussen de woningbouw en de rijkswegen werd gereserveerd voor grootschalig groen, dat ook als geluidswal tegen verkeersoverlast dient (Brinkman, 2004, p 34-35). Uit dit bestemmingsplan bleek al duidelijk dat de stedenbouwkundige opzet van Lunetten erop gericht is auto's uit de woongebieden te weren en zo een prettig woonklimaat te bieden. Naast het NS-station zijn ook de vele bushaltes van belangrijke waarde voor de wijk. Door middel van de ringweg is elk deel van de wijk goed toegankelijk voor de bus, waardoor iedereen op loopafstand van een bushalte woont (Brinkman, 2004, p 80).

Bij deze stedenbouwkundige plannen speelde inspraak een grote rol bij de planvorming van Lunetten. In de eerste inspraakronde met de toekomstige bewoners van de wijk werd er uitgebreid gesproken en gestemd over de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Tijdens deze eerste inspraakronde werd onder andere bepaald dat er aan de achterkant van de woningen ruim omsloten binnenterreinen moesten komen, oftewel de komst van de hofjes (Brinkman, 2004, p 38-39).

De bouw van de wijk Lunetten is begonnen in 1976. In Juni 1977 kwamen de eerste bewoners in de wijk Lunetten wonen aan de Simplonbaan (Brinkman, 2004, p 41-42). In 1984 werd de laatste fase van Lunetten uitgevoerd door Lunetten BV opgeleverd. Hiermee was de bouw van de wijk officieel voltooid (Brinkman, 2004, p 58).

HOOFDSTUK 3: KENMERKEN STEEKPROEF

In het voorgaande hoofdstuk is een overzicht gegeven van de methoden en technieken die worden gebruikt in dit onderzoek. Nu zal een beschrijving worden gegeven van hoe de genomen steekproef eruit ziet; er zal een statistische beschrijving worden gegeven van de respondenten. Daarnaast is het de vraag of de steekproef ook representatief is voor de gehele populatie; voor heel Lunetten. Er zijn namelijk verschillende factoren welke de uitkomsten van de enquêtes kunnen 'kleuren'. Zo is het mogelijk dat mannen andere denkbeelden hebben over autoluwheid dan een vrouw.

Oververtegenwoordiging van een bepaalde groep in de steekproef kan betekenen dat de uitkomsten scheef komen te liggen. Er zijn zes variabelen waarvan geacht wordt dat deze van invloed kunnen zijn op de uitkomsten van de statistische analyse, namelijk geslacht, leeftijd, huishoudensamenstelling, opleidingsniveau en politieke voorkeur. Er kan worden verwacht dat deze factoren van invloed zijn op de resultaten omdat deze voor een deel de denkbeelden, perceptie, normen en waarden van de persoon vormen. Oververtegenwoordiging van bepaalde groepen kan daarmee ook oververtegenwoordiging van bepaalde denkbeelden betekenen, de resultaten van de steekproef gaan dan niet op voor de populatie,

GESLACHT

De verdeling van mannen en vrouwen binnen de steekproef (tabel 3.1) is vrijwel gelijk. Er hebben 166 (51,2%) mannen en 158 (48,8%) vrouwen deelgenomen aan het onderzoek.

Tabel 3.1: Verdeling geslacht steekproef

	Frequentie	Relatieve frequentie
Man	166	51,2
Vrouw	158	48,8
Totaal	324	100,0

REPRESENTATIVITEIT

Tabel 3.2 laat zien dat de uitkomsten van de steekproef en de populatie niet overeenkomen. In Lunetten is de verdeling van mannen en vrouwen 50,6% voor mannen tegenover 49,4% vrouwen. De steekproef heeft een lichte oververtegenwoordiging van mannen.

Tabel 3.2: Verdeling van mannen en vrouwen in Lunetten en de steekproef.

	% mannen	% vrouwen
Lunetten	50,6	49,4
Steekproef	51,2	48,8

Het is op het oog een klein verschil en de Chi-kwadraat Goodness-of-fit test laat zien dat er geen significant verschil is tussen de steekproef en de populatie; de significantie is groter dan 0,05. De steekproef is representatief wat geslacht betreft.

Tabel 3.3: Chi-kwadraat Goodness-of-fit test

	Geslacht
Chi-kwadraat	0,052
Significantie	0,819

LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van de respondent is pakweg 39 jaar (tabel 3.4), de gemiddelde afwijking van het gemiddelde is circa 14 jaar. De respondenten die hebben geparticipeerd in het onderzoek waren tussen de 18 en 92 jaar.

Tabel 3.4: Kenmerken leeftijd respondenten

	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Gemiddelde</i>	<i>Standaard deviatie</i>
Leeftijd	18	92	39,25	13,865

Een indeling in klassen geeft een duidelijke verdeling van de leeftijd, de leeftijdsopbouw van de respondenten is weergegeven in de bijlage tabel 3.5. Wat opvalt is dat 87,5% van de respondenten jonger is dan 55 jaar. De jongste vier klassen zijn van vergelijkbare grootte.

REPRESENTATIVITEIT

In de onderstaande tabel is de leeftijdsverdeling van de volwassen populatie van Lunetten weergegeven, geschaald naar 100 procent.

Tabel 3.5: Leeftijdsopbouw Lunetten en steekproef

	<i>% 18-26</i>	<i>% 27-34</i>	<i>% 35-44</i>	<i>% 45-54</i>	<i>%55-64</i>	<i>% 65+</i>
Lunetten	23,4	18,7	19,2	18,8	11,0	8,9
Steekproef	21,5	23,4	22,1	20,6	7,2	5,3

De tabel laat zien dat de groepen 27-34, 35-44 en 45-54 oververtegenwoordigd zijn terwijl de jongste en de twee oudste groepen ondervertegenwoordigd zijn. De Chi-kwadraat Goodness-of-fit test laat zien dat het verschil tussen de steekproef en de populatie significant is, de significantie is met 0,013 namelijk kleiner dan 0,05. De steekproef is voor leeftijd niet representatief.

Tabel 3.6: Chi-kwadraat Goodness-of-fit test

	leeftijdsklassen
Chi-kwadraat	14,462
Asymp. Sig.	0,013

HUISHOUDENSAMENSTELLING

Qua huishoudensamenstelling (Bijlage: tabel 3.8) zijn de huishoudens met thuiswonende kinderen in de meerderheid, namelijk met 30,6%. Alleenstaande en samenwonende/gehuwde respondenten zonder thuiswonende kinderen komen daarna met respectievelijk 21,9% en 22,5% van de ondervraagde huishoudens. Daarnaast zijn er 25 eenoudergezinnen (7,7%). Het aantal studenten is met 14,5% vertegenwoordigd in de steekproef.

REPRESENTATIVITEIT

Huishoudensamenstelling kan ook invloed hebben op de uitkomsten van de steekproef en moet daarom ook getoetst worden op representativiteit. Hier is echter een struikelblok, de antwoordcategorieën in de steekproef wijken af van die van WistUdata Utrecht. Het is ook niet mogelijk om categorieën te wijzigen of samen te voegen om tot eenduidige klassen te komen. Dit betekent dat er niet getoetst kan worden op representativiteit.

OPLEIDINGSNIVEAU

De tabel 3.9 (zie bijlage) geeft een overzicht van de hoogst behaalde opleiding van de respondenten. Te zien is dat het opleidingsniveau van de respondenten hoog is omdat ruim 63% heeft aangegeven dat hij of zij een HBO of universitaire opleiding heeft afgerond. Slechts 2,2% heeft aangegeven geen opleiding te hebben afgerond. Een HAVO- VWO- of Atheneumdiploma is behaald door net geen 12 % van de respondenten. Een diploma van het MBO door ruim 10%. Daarnaast is er net geen 10% die het VMBO, MULO, MAVO of LBO heeft afgemaakt. Dan zijn er nog de respondenten die geen opleiding hebben afgerond of niet verder zijn gekomen dan de basisschool, dit aantal bedraagt 13 respondenten (4%).

REPRESENTATIVITEIT

Pas als er een categorisering van de hoogst voltooide opleidingen plaatsvindt ontstaat er een duidelijker beeld van de verdeling van het opleidingsniveau. Het opleidingsniveau zal onderverdeeld worden in drie groepen:

- Laag (geen opleiding, lagere school, basisschool, LBO, MAVO, MULO en VMBO)
- Midden (MBO, HAVO, VWO, Atheneum, Gymnasium en HBS)
- Hoog (HBO, Universitair)

Deze onderverdeling komt overeen met die van WistUdata Utrecht. De verdeling is te zien in tabel 3.10 (zie bijlage).

Wat direct opgemerkt moet worden is dat de gegevens van WistUdata verkregen is via de Inwonersenquete Utrecht. De gegevens weerspiegelen dus niet gegevens voor de populatie maar van een steekproef. Het is uiteraard onmogelijk om de representativiteit van een steekproef te meten met een andere steekproef, vandaar dat hier niet getoetst op representativiteit kan worden. Er kan echter wel gekeken worden of er grote verschillen zijn tussen de twee steekproeven. In de tabel komt naar voren dat het percentage laag opgeleiden in de Inwonersenquete Utrecht hoger ligt en het percentage hoog opgeleiden lager.

POLITIEKE VOORKEUR

Opvallend aan de resultaten variabele "stem politieke partij bij de landelijke verkiezingen" (tabel 3.11) is dat maar liefst 28% van de ondervraagde op Groenlinks heeft gestemd. Daaropvolgend heeft bijna 17% op de PvdA gestemd. De VVD heeft met 34 stemmen (10,5%) een derde plaats in de steekproef waar D66 met 12,3% op de vierde plaats uitkomt. Daarna komen respectievelijk de SP (8,3%), de PVV(5,2%) en de Christenunie (4%). 5 respondenten hebben op de overige partijen gestemd en 22 van de 324 ondervraagden heeft aangegeven niet te hebben gestemd of wil het niet zeggen (zie bijlage tabel 3.11).

REPRESENTATIVITEIT

De kans bestaat dat de beleving van autoluwheid anders wordt ervaren door een aanhanger van Groenlinks dan door een aanhanger van VVD. Het is dan ook belangrijk dat de politieke voorkeur representatief is voor heel Lunetten. Er zijn geen gegevens beschikbaar voor Lunetten, enkel voor Utrecht-zuid. De verdeling van de stemmen van de afgelopen Tweede Kamerverkiezingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 3.7: Stemgedrag Tweede Kamerverkiezingen (2010) Utrecht-zuid en steekproef

	<i>% PvdA</i>	<i>% Groenlinks</i>	<i>% D'66</i>	<i>% VVD</i>	<i>% PVV</i>	<i>% SP</i>	<i>% CDA</i>	<i>% Christenunie</i>
Utrecht-zuid	27,3	18,8	12,7	12,1	9,2	8,7	6,1	2,5
Steekproef	17,0	28,1	12,3	10,5	5,2	8,3	3,1	4,0

Een probleem met bovenstaande tabel is dat de uitkomsten van Utrecht-zuid van een hoger schaalniveau zijn. Lunetten is een subwijk in de wijk Utrecht-zuid, maar dit betekent niet dat de verdeling van de stemmen van de afgelopen Tweede Kamerverkiezingen van Utrecht-zuid ook representatief is voor Lunetten. Het is immers best denkbaar dat Lunetten een andere opbouw heeft van bevolking dan de rest van Utrecht-zuid. Een representativiteitanalyse is dan ook niet mogelijk. Wel zijn de verschillen tussen de steekproef en Utrecht-zuid opmerkelijk, er is een sterke oververtegenwoordiging van Groenlinks stemmers in Lunetten en een sterke ondervertegenwoordiging van PvdA stemmers. Het is mogelijk dat Lunetten juist een aantrekkelijk milieu is voor Groenlinks stemmers maar het kan ook zijn dat de steekproef niet representatief is. Dit is een onzekerheid in het onderzoek.

WEGING

Er is gebleken dat leeftijd niet representatief is voor de populatie. Andere factoren waren wel representatief (geslacht) of het was niet mogelijk om te toetsen of deze factoren representatief waren (huishoudensamenstelling, opleidingsniveau en politieke voorkeur). Wegens de grootte van de steekproef van 324 respondenten zullen de niet op representativiteit toetsbare factoren als representatief beschouwd worden. Maar deze onzekerheid betreffende representativiteit is een minpunt in het onderzoek.

Leeftijd is niet representatief, om te corrigeren voor de over- en ondervertegenwoordiging van bepaalde leeftijdsgroepen zal er weging plaatsvinden. De grootte van deze weegfactoren per leeftijdsklasse zijn uiteengezet in onderstaande tabel.

Tabel 3.13: Representativiteit van leeftijd en weging

	% 18-26	% 27-34	% 35-44	% 45-54	%55-64	% 65+
Lunetten	23,4	18,7	19,2	18,8	11,0	8,9
Steekproef	21,5	23,4	22,1	20,6	7,2	5,3
Weging	1,088	0,799	0,869	0,913	1,528	1,679

SELECTIEVE NON-RESPONSE

De gegevens die zijn verzameld door de kwantitatieve methode (enquêtes) laten een vertekend beeld zien door ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen. Zo is de groep respondenten met een laag opleidingsniveau (LBO, MAVO, VMBO, MBO) ondervertegenwoordigt in het mobiliteitsonderzoek in Lunetten. Onder- of oververtegenwoordiging van bepaalde groepen in een steekproef is echter een vaker voorkomend fenomeen. In theorie blijkt namelijk dat personen met een minder gunstige maatschappelijke positie, die vertaald kunnen worden in de variabelen opleidingsniveau en het wel/niet hebben van een huurwoning, relatief minder vaak bereid zijn te responderen (CBS,2002).

Daarnaast willen personen in hogere sociale klassen over het algemeen eerder meewerken aan onderzoeken omdat zij beschikken over betere communicatieve vaardigheden, meer kennis en een grotere belangstelling (ECB,2001). Dit kan de oververtegenwoordiging bij de hoog opgeleiden verklaren.

Verder laat ons mobiliteitsonderzoek zien dat vooral de personen in de middelbare leeftijd zijn oververtegenwoordigd (40-55 jaar). De theorie laat zien dat personen uit de jonge en oude leeftijdscategorieën relatief minder vaak responderen voor een onderzoek. Overigens speelt in ons mobiliteitsonderzoek het tijdstip van het afnemen van enquêtes een rol. De enquêtes zijn afgenomen na 18:00 uur, wat betekent dat relatief de meeste personen uit de groep van de middelbare leeftijd thuis zijn. De ouderen/jongeren zijn op dit tijdstip minder bereid om de deur te openen. De oververtegenwoordiging van huishoudens die bestaan uit meerdere personen valt te verklaren doordat de kans dat er iemand thuis is bij een dit type huishouden groter is dan bij een eenpersoonshuishouden. De bereikbaarheid van eenpersoonshuishouden is dus kleiner.

CONCLUSIE

De representativiteitanalyse heeft duidelijk gemaakt dat de steekproef niet geheel representatief is, ondanks de respons van 324 personen. Alleen geslacht was representatief, leeftijd was dit niet en daarvoor zal worden gewogen bij de statistische analyse. Voor huishoudensamenstelling, opleidingsniveau en politieke voorkeur waren geen populatiegegevens aanwezig en daardoor is het onmogelijk om een representativiteitanalyse uit te voeren voor deze variabelen.

De reden voor de niet-representativiteit is te vinden in selectieve non-respons; bepaalde groepen in de samenleving zijn minder goed bereikbaar of bereidwillig om deel te nemen aan de enquête.

HOOFDSTUK 4 – INTERVIEWS

Voor het kwalitatieve deel van het onderzoek zijn er interviews afgenomen met het Bewoners Overleg Lunetten, de wijk wethouder van Utrecht Zuid Frits Lintmeijer en met Dick Ettema. Deze interviews bieden een verdere verdieping in het onderzoek en zorgen voor verklaringen en verdere uitleg bij de uitkomsten van de enquête.

BEWONERS OVERLEG LUNETTEN

Het interview met het Bewoners Overleg Lunetten (BOL) heeft plaatsgevonden op woensdag 15 juni 2011. In dit interview is gesproken met Christien bolt (secretaris BOL) en Hein van Kruysdijk (voorzitter BOL). Het doel van dit interview is om meer kennis te vergaren over de situatie in de wijk Lunetten over autoluwheid en de visie hierop van betrokken en actieve bewoners.

In dit interview stond voornamelijk centraal in hoeverre de bewoners de wijk als autoluw ervaren en hoeveel waarde zij hieraan hechten. De wijk wordt volgens het BOL door het gros als autoluw ervaren. Voor bewoners is het belangrijk dat de wijk autoluw blijft en dat er enkel verkeer komt wat er in hun visie thuishoort. Daarmee wordt enkel het eigen woon- en werkverkeer bedoeld. Alles wat dat overstijgt wordt als overlast ervaren. Dit gebeurt onder andere door het verkeer wat komt voor het congrescentrum Aristo en op zondagen door inwoners van Houten die speciaal voor de zondagsopening van de Albert Heijn naar Lunetten komen. Dit levert in beide gevallen parkeerdruk op. In het geval van Aristo kan deze parkeerdruk in de toekomst mogelijk toenemen doordat het aantal parkeerplaatsen op het stationsplein gehalveerd zal worden. Hierdoor zullen mensen die komen voor Aristo meer gebruik gaan maken van parkeerplaatsen in de omliggende buurten.

Door de ruimtelijke structuur van de wijk, er is maar één ontsluitingsweg voor de auto, komt er geen sluipverkeer in de wijk en wordt het aantal verkeersbewegingen in de wijk beperkt. Dit wordt als zeer aangenaam ervaren. Dit zorgt er wel voor dat met spijtijden het verkeer regelmatig vastloopt op deze uitvalsroute. Er is discussie in de wijk over geweest of er niet een tweede uitvalsroute moet komen voor de wijk zodat in geval van calamiteiten men niet afhankelijk is van maar één uitvalsroute. Echter bleek het merendeel van de bewoners hier tegen te zijn, omdat dit sluipverkeer door de wijk zou aantrekken.

In de ruimtelijke structuur van een autoluwe wijk speelt ook groen een belangrijke rol. Dit wordt door de bewoners ook zo ervaren. De belangrijkste kenmerken van Lunetten zijn het groen en water. Om dit te behouden en te verbeteren bestaat er onder andere een Groenbeheerplan en een Wijkgroenplan. Door de verbreding van de snelweg bij Lunetten worden de parken aan de randen van Lunetten echter steeds verder afgekald. Dit wordt als een probleem ervaren en het BOL is dan ook erg actief om het groen zo veel mogelijk te behouden.

Naast groen en het beperken van autoverkeer zijn het openbaar vervoer en fietsroutes van groot belang. Het wordt door de bewoners als prettig ervaren dat ze de auto niet hoeven te pakken. Het is erg uniek dat er een station in de wijk is en er zijn vele uitvalsroutes voor de fiets. Deze worden op termijn uitgebreid door een fietsbrug op het nieuwe stationsplein en een rechte fietsverbinding met de Uithof. Dat zal een hoofdfietsroute worden waarin auto's secundair zullen zijn.

De belangrijkste problemen in de wijk komen door de snelweg die langs de wijk loopt. Deze zorgt voor luchtvervuiling en geluidsoverlast die de wettelijke norm overstijgen. Daarnaast is luchtvervuiling en verkeersveiligheid ook een belangrijk punt voor bewoners aan de ringweg in Lunetten. Doordat al het verkeer voor de wijk over deze weg wordt geleid en ook de bussen hierover gaan is de intensiteit van het verkeer hier hoog. Dit kan onveilige situaties opleveren voor kinderen.

Hiervoor worden regelmatig busluizen of verkeersdrempels aangelegd. Dit levert negatieve reacties op bij autogebruikers. Door deze wisselwerking blijft de ringweg een punt van discussie.

WIJKWETHOUDER UTRECHT-ZUID, FRITS LINTMEIJER

Het interview met Frits Lintmeijer heeft plaatsgevonden op maandag 30 mei 2011. Het doel van dit interview was om meer kennis en inzicht te vergaren in het beleid en de visie van de gemeente op het autoluwe principe.

Frits Lintmeijer vindt dat het algemene beeld over de wijk Lunetten erg positief is. Hij merkt wel dat het een zorgpunt van de bewoners is dat er steeds meer verkeer in de wijk komt. Op lange termijn is het plan dit te gaan reguleren door middel van betaald parkeren. Daarnaast speelt het individuele gedrag een belangrijke rol in de beleving van een autoluwe wijk. Iedereen wilt graag een enorm goede leefomgeving, maar we zijn ons er niet altijd van bewust dat individueel gedrag bijdraagt aan complexe maatschappelijke problemen. Bij beleidsmakers neemt de populariteit van investeren in het openbaar vervoer enorm toe. De stimulering van het fietsgebruik in de gemeente Utrecht leidt er inmiddels al toe dat er fietsfiles en stallingsproblemen ontstaan.

DICK ETTEMA

Het interview met Dick Ettema heeft plaatsgevonden op dinsdag 21 juni 2011. Dhr. Ettema is benaderd vanwege zijn wetenschappelijke achtergrond als het gaat om mobiliteit. Hij is echter wel meer gespecialiseerd op grootschaligere projecten/onderzoeken, toch kan hij algemene uitspraken doen die voor ons onderzoek belangrijk zijn. In het interview lag de nadruk op het debat in hoeverre het gedrag van mensen is te sturen door middel van stedenbouwkundige eigenschappen.

Lunetten is gebouwd volgens de principes van autoluwheid. Wij hebben hem gevraagd wat hij onder dit begrip verstaat. Ettema: 'Dat je het zo organiseert dat er zo min mogelijk in die wijk per auto gereisd wordt en dat daardoor andere vormen van vervoer een kans krijgen'. Daar zitten dan natuurlijk ook leefbaarheidsaspecten aan vast zoals veiligheid. Dat dit daadwerkelijk in de praktijk zo werkt hangt volgens Ettema af van de manier waarop beleid wordt uitgevoerd. 'Je kan hard optreden en radicaal wegen afsluiten. Dit trekt vaak een bepaald publiek zoals mensen die veel waarde aan hechten aan milieu. Echter is het niet handig voor mensen die buiten Lunetten hun werk ergens langs de snelweg hebben zitten'.

De situatie van de autodrukke in de spits bij de scholencluster werd voorgelegd. Hij zei dat het de situatie niet veiliger maakt voor mensen die dan wel met de fiets door Lunetten rijden. Hij benadrukte echter dat het wel logisch is dat sommige mensen hun kinderen op de school af zetten om vervolgens met de auto verder te reizen naar het werk dat nauwelijks bereikbaar is met alternatieve vervoersmiddelen. Dit is echter een concreet probleem en dat valt vaak wel op te lossen door meer parkeerplaatsen, betere doorstroming en duidelijk aangegeven plekken te maken.

We legden de plannen voor die de OV diensten en gemeente hebben om de treinen en bussen van en naar Lunetten frequenter te laten rijden. Wij vroegen hem wat daar meestal het effect van is en of dit in een wijk als Lunetten een slim idee is. Daarop antwoordde hij dat het zeker meer OV bewegingen teweeg brengt. Hij noemde twee soorten veranderingen die bij de bewoners kunnen optreden: 'Substitutie is zeg maar van eerst ging ik met de auto en nu ga ik met de bus. Generatie wil zeggen van nou voorheen zou ik thuisblijven maar nu die bus rijdt ga ik de stad in of ergens anders naartoe'. OV stimulering zou dus goed kunnen werken in Lunetten, toch blijft autogebruik een belangrijk onderdeel van veel huishoudens.

Een belangrijk aspect van autoluwheid in Lunetten zijn de doodlopende straatjes/hofjes en de veelvoudige aanwezigheid van open ruimtes. Is dit voor mensen een reden om er te gaan wonen? Ettema: 'Dat is wisselend, er is maar een hele kleine groep die zijn woonsituatie kiest met mobiliteit als voornaamste reden. Ik denk dat dat meestal mensen zijn die in de binnensteden gaan wonen. Die zeggen van 'ik wil stedelijk leven, ik heb geen auto nodig''. Volgens Ettema is woningvoorkeur dus veel belangrijker bij het gross van de mensen. Dat zij in Lunetten komen wonen is dus vaak omdat er wat grotere huizen staan in een breed opgezette wijkstructuur. De autoluwheid is dan mooi meegenomen maar vaak zie je toch dat de mensen zelf allemaal een auto bezitten. Hier voegde Ettema aan toe dat 'in Lunetten toch relatief veel sociale huur aanwezig is waardoor het percentage autobezit een stuk lager ligt dan in VINEX wijken bijvoorbeeld waar meer mensen met een gemiddeld hoger inkomen wonen'. Het autoluwe karakter van Lunetten kan dus vertekend zijn en niet de oorzaak van de stedenbouwkundige opzet maar een gevolg van de eigenschappen van de bewoners.

Een ander belangrijk punt dat ter sprake kwam tijdens het interview was het wensbeeld van de jaren '70 en '80. In die tijd lag de nadruk van het verkeer- en vervoersbeleid op matiging van autoverkeer. Belangrijke redenen hiervoor waren duurzaamheid en de opkomende druk op het wegennet om zo files te voorkomen en mensen het OV in krijgen. Lunetten was een voorbeeld van de uitvoering van dit beleid, net zoals de verkeerskundige structuur van bijvoorbeeld Houten waar vandaag de dag nog steeds een wensbeeld heerst van zoveel mogelijk interne fiets- wandel- en OV bewegingen. Of dit concept uiteindelijk heeft gewerkt zijn verschillende opvattingen over. Als de gemeente bijvoorbeeld nastreeft om bedrijven naar een NS station te lokken, moet er ook een parkeerplaats aanwezig zijn anders willen bedrijven zich er niet vestigen in verband met de bereikbaarheid van het bedrijf. Op die manier zullen werknemers alsnog de auto pakken omdat er dus parkeermogelijkheden zijn. Er kleven dus uiteenlopende voorwaarden aan het mobiliteitsvraagstuk om auto's te weren, aldus Ettema.

Een laatste punt dat ter afsluiting van het interview naar voren kwam was dat 'er wel onderzoek is gedaan naar de relatie tussen ruimtelijke omgeving en verplaatsingsgedrag en is die relatie niet erg sterk'. Er zijn dus een hoop verschillende aspecten waaraan je dat kan toetsen. 'Je kunt niet zeggen door de inrichting verminder ik de automobilititeit. Of je het hebt over het aantal autokilometers of het aantal ritten of is het zo dat het niks met autoritten of kilometers te maken heeft maar wel meer fietskilometers genereert. Dat ligt allemaal erg subtiel en dan kan het ook nog om allerlei verschillende dingen gaan'. In Lunetten ligt de situatie zo dat het zowel gaat om het aantal autoritten en autokilometers (Veel OV aansluitingen en slechts 1 hoofdweg) als om het aantal fietsbewegingen (nabijheid en bereikbaarheid van bijvoorbeeld het winkelcentrum). Ettema voegde hierbij aan toe dat sociale interactie ook vaak een doel is van een autoluwe structuur. Meer sociale controle en meer veiligheid voor bijvoorbeeld spelende kinderen.

HOOFDSTUK 5: STATISTISCHE ANALYSES VAN ONDERZOEKSHYPOTHESEN

CRONBACH'S ALPHA EN LIKERTSCORE

Bij een aantal hypothesen (1,2 en 3) wordt de relatie onderzocht tussen respondenten met bepaalde kenmerken en hoe zij de autoluwheid in Lunetten ervaren. De ervaring van autoluwheid is onderzocht met 4 stellingen in een enquête, waarin werd gevraagd in hoeverre zij het eens waren met die stelling. Er kon worden geantwoord met een score van 1 tot en met 5. Om de totale ervaring van de autoluwheid te meten zullen de 4 stellingen omgezet worden in een Likert-schaal; de score van de vier stellingen worden bij elkaar opgeteld. Door dit te doen ontstaat een 'gemiddelde' ervaring van de autoluwheid. Het is niet zonder meer toegestaan om de vier stellingen samen te voegen, deze moeten in bepaalde mate met elkaar correleren. Eerst zal dus de correlatie tussen de verschillende stellingen onderzocht worden, wat zal gebeuren met cronbach's alpha.

Tabel 5.1: Cronbach's Alpha

Cronbach's Alpha	N of Items
0,745	4

De Cronbach's Alpha is 0,745. Dit houdt in dat er een zeer sterk verband bestaat tussen de 4 stellingen. Oftewel, de stellingen meten hetzelfde; er is sprake van 1 construct. Het is toegestaan om een likertschaal te maken van de 4 stellingen.

ALGEMENE WAARDERING AUTOLUWHEID LUNETTEN

Voordat de hypothesen uitgewerkt zullen worden zal de algemene gemiddelde waardering van de autoluwheid in Lunetten uitgewerkt worden. De gemiddelde score per stelling is te zien in tabel 5.2.

Zoals te zien is in de tabel is op alle stellingen gemiddeld gematigd positief geantwoord. De respondenten zijn het meest positief over de intensiteit van het verkeer in de straat. De gemiddelde afwijking van de stellingen ligt rond de 1 wat betekent dat de meeste respondenten licht negatief tot zeer positief zijn over de autoluwheid in Lunetten. De totale gemiddelde score is vanzelfsprekend ook positief, dit houdt in dat de respondenten gemiddeld gezien positief zijn over de autoluwheid in Lunetten.

De respondenten konden aangeven waar zij overlast ervaren van de verkeersintensiteit in Lunetten. De uitkomsten zijn te zien in tabel 5.3. Hierin is te zien dat 74,9% van de respondenten antwoordde met 'niet van toepassing'. Bijna 75% van de respondenten ondervindt dus geen overlast van de verkeersintensiteit in Lunetten. Van de respondenten die wel overlast ervaren wordt de meeste overlast ervaren op de Randweg, met 13,3% van de respondenten. De snelweg, het scholencluster, het winkelcentrum, de eigen straat en overige worden ook genoemd. Deze hebben echter maar een klein aandeel in de overlast; 3,3% en lager bij die locaties.

ONDERZOEKSHYPOTHESEN EN ANALYSE

HYPOTHESE 1.

Bewoners aan de rondweg van Lunetten (Furkabaan/Simplonbaan) zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.

De rondweg is gelegen in de wijk Lunetten en zorgt voor de ontsluiting van buurten en sluit tevens aan op het wegennet van Utrecht ('t Goyplein/Waterlinieweg). In de wijk Lunetten bestaat de rondweg uit delen met verschillende benamingen. Voor ons onderzoek bestaat de rondweg uit de straatnamen: Furkabaan, Simplonbaan, Texel en Brennerbaan. Om deze hypothese te kunnen toetsen zijn alle postcodes gelinkt aan bovengenoemde straatnamen. Om een algemeen beeld te krijgen zijn eerst de centrummaten van de hypothese berekend. Hieruit komt naar voren dat de bewoners die aan de rondweg wonen minder positief gestemd zijn over de mate van autoluwheid dan andere bewoners die elders in de wijk wonen. Het gemiddelde op de likert-schaal bedraagt voor de bewoners die aan de rondweg wonen 12,93 tegenover 14,53 voor bewoners elders in de wijk. Daarnaast laat de spreidingsmaat 'Range' zien dat er een grotere spreiding is bij de woonlocaties elders in de wijk vergeleken met de locaties gelegen aan de rondweg.

Een mogelijke verklaring is het groter aantal waarnemingen van de groep bewoners die elders wonen. Er geldt immers hoe groter het aantal waarnemingen, des te groter is de range. De resultaten zijn overigens te vinden in onderstaande Tabel 5.4.

Tabel 5.4: Gemiddelde Likert-score en Range van woonlocaties aan rondweg

Wonend aan Rondweg	Gemiddelde Likert-score	N	Range
Ja	12,93	27	10
Nee	14,53	277	16

De centrummaten geven een eerste indicatie dat de nulhypothese (geen significant verschil) mogelijk niet hoeft te worden verworpen. Om de juistheid van de hypothese te bevestigen is het gebruikelijk om te kijken of het verschil (tussen wel/niet wonend aan rondweg) statistisch significant is.

Voor deze hypothese is gekozen voor de t-toets op het verschil van twee populatiegemiddelden. De nulhypothese luidt: er is geen significant verschil tussen beide populatiegemiddelden. De uitkomst van de T-toets staat in Tabel 5.5.

Tabel 5.5: Student's t-toets op verschil van twee populatiegemiddelden

Toets	Significantie (tweezijdig)
Student's t-toets	0,011

De significantie bedraagt 0,011, dit is een kleinere waarde dan 0,05. Dit betekent dat de nulhypothese wordt verworpen met 95% betrouwbaarheid. Er is een significant verschil in de ervaring van autoluwheid tussen bewoners wonend aan de rondweg en bewoners die elders in de wijk wonen.

Nu er een significant verschil is gevonden van de ervaring van autoluwheid tussen mensen wonend aan de rondweg en mensen wonend elders in de wijk is het ook interessant om uit te zoeken welke factoren van autoluwheid precies minder worden gewaardeerd. In de tabel 5.6 (zie bijlage) is de gemiddelde score per stelling weergegeven voor gedifferentieerd naar mensen die wel of niet aan de rondweg wonen.

Zoals te zien is in de tabel 5.6 is de gemiddelde score van mensen wonend aan de rondweg voor iedere stelling lager. Met name de stellingen "De intensiteit van het verkeer in mijn straat ervaar ik als rustig" en "Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat" geven de grootste verschillen van respectievelijk 21,2% en 14,3% . Voor de stelling "De intensiteit van het verkeer in mijn straat ervaar ik als rustig" is de significantie 0,001 en daarmee is er een verschil tussen de gemiddelde waarde die mensen wonend aan de rondweg toekennen aan de stelling en mensen die er niet aan wonen.

De stelling "Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat" heeft een significantie van 0,056 en is daarmee significant met 90% betrouwbaarheid. Er kan dus ook gesproken worden van een verschillende waardering voor de stelling, al heeft deze minder zekerheid.

De andere 2 stellingen verschillen procentueel niet zeer veel. Er wordt bij deze stellingen ook een hoge significantie gevonden, er is dus geen verschil tussen de gemiddelde waarde die mensen wonend aan de rondweg of elders geven aan de stelling.

Concluderend is er dus een significant verschil in de waardering van de autoluwe structuur van Lunetten door respondenten wonend aan de rondweg en mensen die elders wonen. Respondenten wonend aan de rondweg waarderen de autoluwheid over het algemeen lager. Deze lage waardering wordt met name verklaard door verkeer- en parkeeroverlast op het laagste schaalniveau, namelijk de straat.

Respondenten wonend aan de rondweg zijn zoals blijkt uit de vorige toetsingen minder tevreden met de autoluwheid. Uit het interview met Dick Ettema kwam naar voren dat overlast vaak onevenwichtig verdeeld is over verschillende groepen in de samenleving. In de onderstaande tabel 5.5 is te zien of mensen wel of niet wonen aan de rondweg uitgezet tegenover de inkomensklassen.

De kruistabel 5.7 (zie bijlage) laat zien dat er een oververtegenwoordiging is van lage inkomens langs de rondweg. Aan de rondweg wonen voor 39,3% mensen uit lagere inkomensklassen tegenover 23,7% mensen in de rest van Lunetten. Er is juist een ondervertegenwoordiging van hogere inkomensklassen langs de rondweg, met 17,9% aan de rondweg tegenover 36,1% in de rest van Lunetten. Het verschil is niet significant ($p > 0,05$) maar dit wordt veroorzaakt doordat de de klasse €1501-€3000 vrijwel van gelijke grootte zijn.

Tabel 5.8: Chi-kwadraat toets

	Significantie
Chi-kwadraat-toets	0,084

Samenvattend kan gesteld worden dat mensen wonend aan de rondweg de autoluwheid in Lunetten lager waarderen dan mensen die elders wonen in de wijk. Zij waarderen vooral de verkeersintensiteit op straatniveau lager en ervaren meer parkeeroverlast op straatniveau. De mate waarin verschillende groepen worden getroffen door de overlast is niet evenwichtig. Aan de rondweg wonen meer mensen met lage inkomens en minder met hoge inkomens.

HYPOTHESE 2.

Bewoners die wonen bij het scholencluster zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.

Het scholencluster is gelegen in het zuidelijke gedeelte van Lunneten, daarbij is het winkelcentrum het oriëntatiepunt. De woonlocaties rondom het scholencluster is een onduidelijke benaming, daarom is er gekozen voor de straatnamen: Eifel, Taunus en Jura. Hierbij geldt ook dat de postcodes zijn gelinkt aan de straatnamen.

De centrummaten van de hypothesen laten zien dat de bewoners die rondom het scholencluster wonen minder positief gestemd zijn over de mate van autoluwheid dan andere bewoners die elders in de wijk wonen. Het gemiddelde op de likert-schaal bedraagt voor de bewoners die rondom het scholencluster wonen 12,88 tegenover 14,42 voor bewoners die elders in de wijk wonen. Hierbij geldt dat er een grotere spreiding 'Range' is bij de woonlocaties elders in de wijk vergeleken met de locaties rondom het scholencluster. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is het grote aantal waarnemingen van de groep bewoners die elders wonen. De resultaten zijn te vinden in Tabel 5.9.

Tabel 5.9: Gemiddelde Likert-score en Range van woonlocaties rondom scholencluster

Wonend rondom scholencluster	Gemiddelde Likert-score	N	Range
Ja	12,88	5	5
Nee	14,42	299	16

Het lijkt waarschijnlijk dat de nulhypothese (geen significant verschil) niet hoeft te worden verworpen. Om de juistheid van de hypothese te bevestigen is er gekeken of het verschil (tussen wel/niet wonend aan scholencluster) statistisch significant is. Voor deze hypothese is gekozen voor de Mann-Whitney toets op het verschil van twee populatiegemiddelden. Overigens luidt de nulhypothese: er is geen significant verschil tussen beide populatiegemiddelden. De uitkomst van de Mann-Whitney toets staat in tabel 5.10.

Tabel 5.10: Mann-Whitney toets op verschil van twee populatiegemiddelden

Toets	Significantie (tweezijdig)
Mann-Whitney toets	0,09

De significantie bedraagt 0,09, dit is een grotere waarde dan 0,05. Dit betekent dat de nulhypothese niet wordt verworpen met 95% betrouwbaarheid. Er is geen significant verschil in de ervaring van autoluwheid tussen bewoners wonend rondom het scholencluster en bewoners die elders in de wijk wonen. Een opmerking bij deze hypothese is op zijn plaats. Er zijn slechts 5 waarnemingen van locaties rondom het scholencluster, waardoor de mate van representativiteit van de groep bewoners nabij het scholencluster in het geding komt.

HYPOTHESE 3.

Bewoners die wonen bij het winkelcentrum zullen de wijk als minder autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.

Het winkelcentrum van Lunetten bevindt zich in het midden van de wijk. De straten die als straten bij het winkelcentrum worden beschouwd voor deze hypothese zijn de straten Hondsrug, Zevenwouden, Boven Zevenwouden, Kampereiland en Oldambt. Allereerst zijn de centrummaten van de hypothese berekend. Hieruit bleek in tegenstelling tot de hypothese, dat de ervaring van de autoluwheid juist positiever is bij bewoners bij het winkelcentrum dan bij bewoners op andere locaties in de wijk. Het gemiddelde op de likert-schaal voor bewoners bij het winkelcentrum bedraagt 14,72 en voor bewoners op andere locaties gemiddeld 14,30. De spreiding bij de locaties elders in de wijk van de ervaring van autoluwheid is groter. Dit valt te verklaren door het grotere aantal waarnemingen voor deze groep. De resultaten zijn te vinden in Tabel 5.11.

Tabel 5.11: Gemiddelde Likert-score en Range van woonlocaties rondom winkelcentrum

Wonend rondom winkelcentrum	Gemiddelde Likert-score	N	Range
Ja	14,72	63	10
Nee	14,30	240	16

Bij het zien van deze centrummaten kan de hypothese gelijk verworpen worden. Echter kan de hypothese wel nog omgedraaid worden om zo te testen op statistische significantie. De hypothese luidt dan: *Bewoners die wonen bij het winkelcentrum zullen de wijk als meer autoluw ervaren dan bewoners op andere locaties in de wijk.*

Om te kijken of deze hypothese wel juist is moet er gekeken worden of het verschil statistisch significant is. Daarvoor wordt er een t-toets op het verschil van twee populatiegemiddelden uitgevoerd.

De nulhypothese voor deze toets is: er is geen significant verschil tussen beide populatiegemiddelden. Deze nulhypothese mag verworpen worden wanneer de significantie kleiner is dan 0,05. De uitkomst van de T-toets staat in Tabel 5.12.

Tabel 5.12: Student's t-toets op verschil van twee populatiegemiddelden

Toets	Significantie (tweezijdig)
Student's t-toets	0,346

Uit de t-toets blijkt echter dat de significantie 0,346 bedraagt. Dat is groter dan 0,05 en de nulhypothese wordt dus niet verworpen. Er is dus geen significant verschil in de ervaring van autoluwheid tussen bewoners bij het winkelcentrum en bewoners in andere delen van de wijk.

HYPOTHESE 4.

Huishoudens met jonge kinderen (in de leeftijd tot 12 jaar) zullen meer de negatieve effecten ervaren van autogebruik in Lunetten dan andere huishoudens.

Uit een berekening van de centrummaten blijkt de gemiddelde score op de likert-schaal bij huishoudens met jonge kinderen (in de leeftijd tot 12 jaar) iets lager dan bij huishoudens zonder thuiswonende kinderen in deze leeftijdscategorie. Het gemiddelde bij huishoudens met jonge kinderen is 14,36 en bij de andere groep 14,41. Oftewel, huishoudens met jonge kinderen ervaren iets meer overlast van verkeersintensiteit en parkeeroverlast dan huishoudens zonder jonge kinderen. De resultaten zijn te vinden in onderstaand Tabel 5.13.

Tabel 5.13: Gemiddelde Likert-score van huishoudens met jonge kinderen (< 12 jaar)

Thuiswonende kinderen onder 12 jaar	Gemiddelde Likert-score	N
Ja	14,36	73
Nee	14,41	236

Om te kijken of het hier om een significant verschil gaat wordt er een t-toets op het verschil van twee populatiegemiddelden. De nulhypothese voor deze toets is: er is geen significant verschil tussen beide populatiegemiddelden. De twee onafhankelijke populaties zijn hierbij huishoudens met thuiswonende kinderen onder de 12 jaar en huishoudens zonder thuiswonende kinderen onder de 12 jaar. De nulhypothese wordt verworpen bij een significantie van 0,05. De uitkomst van de T-toets is te vinden in tabel 5.14.

Tabel 5.14: Student's t-toets op verschil van twee populatiegemiddelden

Toets	Significantie (tweezijdig)
Student's t-toets	0,831

De significantie blijkt 0,831 te zijn. Dat betekent dat de nulhypothese niet verworpen wordt. Er is dus geen statistisch significant verband tussen de ervaring van autogebruik in Lunetten en het wel of niet hebben van thuiswonende kinderen onder de 12 jaar.

HYPOTHESEN 5.

Bewoners die niet de beschikking hebben over een auto hechten meer waarde aan autoluwheid dan bewoners die over een auto beschikken.

Bij deze hypothese wordt het verband tussen de beschikking hebben over een auto en de ervaring van de autoluwheid onderzocht. Onder het beschikking hebben tot een auto valt het hebben van een auto in (gedeeld) eigendom of toegang hebben tot een huur-, lease- of deelauto.

Het ondervinden van negatieve effecten wordt onderzocht met behulp van de likertschaal, welke een indicatie geeft van hoe een respondent autoluwheid waardeert. Er wordt verondersteld dat iemand zonder de beschikking tot een auto meer negatieve effecten van autogebruik zal ervaren en daarom

ook een lagere score voor de autoluwheid zal geven. De verschillende statistische maten zijn weergegeven in tabel 5.15 (zie bijlage).

Uit de Tabel 5.15 is af te lezen dat de gemiddelde likertscore van de respondenten die een auto tot hun beschikking hebben 13,96 is, het is daarmee lager dan de gemiddelde likertscore van de respondenten die geen auto tot hun beschikking hebben (15,22). De spreiding is bij de respondenten met een auto tot hun beschikking groter; een standaarddeviatie van 3,35 wat resulteert in een variatiecoëfficiënt van 0,24. Dit staat tegenover de standaarddeviatie van 2,51 en een variatiecoëfficiënt van 0,16 voor respondenten zonder beschikking tot een auto. De verdeling van de gegevens komt naar voren in de scheefheid, voor respondenten die een auto tot hun beschikking hebben is dit -0,795.

Dit betekent dat er uitschieters zijn naar beneden maar de meeste waarnemingen liggen boven het gemiddelde. Voor respondenten zonder beschikking tot een auto is dit -0,315, daarmee flink lager.

Er is een verschil gevonden tussen respondenten met en zonder een auto tot hun beschikking. Nu rest de vraag of dit verschil ook significant is. Om het verschil op significantie te toetsen zal gebruik worden gemaakt van de Student's t-toets. De uitkomst van de t-toets is te zien in onderstaande tabel 5.16.

Tabel 5.16: Student's t-toets op verschil van twee populatiegemiddelden

Toets	Significantie
Student's t-toets	0,000

De significantie van de t-toets is 0,000, dit betekent dat er een significant verschil bestaat tussen het gemiddelde van respondenten die wel een auto tot beschikking hebben en respondenten die dat niet hebben. Oftewel, respondenten die geen auto tot hun beschikking hebben geven gemiddelde een hogere score aan de ervaring van autoluwheid dan respondenten die wel een auto tot hun beschikking hebben.

Er is een significant verschil gevonden in de waardering van de autoluwheid tussen bewoners die beschikking hebben over een auto en bewoners die geen beschikking hebben over een auto. Zoals te zien is in de tabel zijn er per stelling ook verschillen in de waardering, mensen met beschikking over een auto hebben bij elke stelling een lagere gemiddelde waardering gegeven.

De tabel 5.17 (zie bijlage) laat zien dat de mensen die beschikking hebben over een auto op elke stelling een significante lagere waardering hebben gegeven. De verschillen van de gemiddelden zijn het grootst bij de stellingen "De intensiteit van het verkeer in Lunetten ervaar ik als rustig" en "Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat". De respondenten met de beschikking over een auto hebben waarden de autoluwheid in zijn geheel minder. Van het niveau van de straat tot het niveau van de wijk.

HYPOTHESEN 6.

Bewoners van een lagere inkomensklasse (tot €1500 netto pm per huishouden) zullen meer gebruik maken van de aansluitingen op het openbaar vervoer dan bewoners van een hogere inkomensklasse.

Er wordt gezocht naar het verband tussen inkomensklasse en gebruik van het openbaar vervoer in Lunetten. Om inzicht te krijgen in hoe vaak de verschillende inkomensklassen van het openbaar vervoer van Lunetten gebruik maken is er een kruistabel 5.18 (zie bijlage) gemaakt.

De kruistabel 5.18 laat zien dat de inkomensklasse van meer dan €1500 per maand minder gebruik maakt van het openbaar vervoer van Lunetten (zie "niet" en "1-5 keer" in de tabel). 13,2% van de lage inkomens gaat niet met het openbaar vervoer in Lunetten en 24,9% van de andere inkomensklassen gaat niet met het openbaar vervoer. 30,3% van de lage inkomens gaat 1 tot en met 5 keer met het openbaar vervoer in Lunetten en 44,4% van de andere inkomensklassen gaat 1 tot en met 5 keer met het openbaar vervoer.

De lagere inkomensklassen zijn wel oververtegenwoordigd bij 11-15, 16-20 en meer dan 20 keer per maand. Met 14,5% tegenover 4,4%, 15,8% tegenover 4,0% en 9,2% tegenover 7,1%.

De kruistabel 5.18 wekt de indruk dat de respondenten uit de lagere inkomensklassen relatief vaker gebruik maken van het openbaar vervoer in Lunetten. Ook nu is het de vraag of het een significant verschil is. Dit is getoetst met een chi-kwadraattoets, waarvan de uitkomsten te zien zijn in de onderstaande tabel 5.19.

Tabel 5.19: Chi-kwadraat toets

	Significantie
Chi-kwadraat	0,000

De gevonden significantie in de chi-kwadraattoets is 0,000. Dit houdt in dat er een verband is met hoe vaak lage inkomens en de andere inkomensklassen gebruik maken van het openbaar vervoer in Lunetten. De lagere inkomens maken vaker gebruik van het openbaar vervoer in Lunetten. Tenslotte wordt onderzocht hoe sterk het gevonden verband is, met behulp van Kendall's tau-c.

Tabel 5.20: associatiemaat Kendall's tau-c

	Sterkte van het verband
Kendall's tau-c	-0,224

Kendall's tau-c heeft een waarde van -0,224 wat betekent dat er een zwak verband bestaat tussen inkomen en gebruik van het openbaar vervoer in Lunetten. Dit betekent dat de hoogte van het inkomen van de bewoners maar een beperkte invloed heeft op de frequentie van het OV-gebruik in Lunetten.

HYPOTHESE 7

Er bestaat een verschil in gebruik van openbaar vervoer tussen verschillende leeftijdscategorieën. Jong volwassenen (18-35) en 65+ers maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan ouderen tot 65 (35-65).

Om deze hypothese te toetsen wordt in SPSS de indeling gemaakt tussen jong volwassenen (18-35), de 65+ers en de groep daartussen. Omdat jong volwassenen en 65+ers minder een auto ter beschikking hebben zullen zij meer gebruik maken van het OV.¹ Om te onderzoeken of er een significant verschil bestaat tussen de groep 60+ en de overige groep (18-60 jaar) wordt er een nieuwe variabele aangemaakt. Een variantie analyse wordt uitgevoerd om te kijken of een verschil tussen de groepen bestaat en of dit eventuele verschil opgaat voor de hele populatie. Als blijkt dat er verschillen zijn dan wordt een post hoc Bonferroni analyse uitgevoerd om te kijken bij welke groepen dit verschil ligt.

Er wordt een variantie analyse gedaan omdat het aantal groepen groter is dan 2 en het aantal respondenten per groep groter of bijna gelijk is aan 30. De resultaten staan in tabel 5.21.

Tabel 5.21: Anova OV-gebruik in Lunetten

Anova					
	Kwadraatsom	Vrijheidsgraden	Variantie	F	Significantie
Tussen groepen	69.79	2	34.9	14.7	0.000
Binnen groepen	742.42	312	2.4		
Totaal	812.21	314			

De hypothese dat er geen verschil is tussen de groepen is hier verworpen met een betrouwbaarheid van 99% (sig < 0,01). Er bestaan dus verschillen in OV gebruik tussen de groepen. Om te kijken welke groepen van elkaar verschillen gaan we een Bonferroni analyse doen. De resultaten staan in tabel 5.22 (zie bijlage).

Hieruit blijkt dat het verschil tussen de groepen 18-35 en 35-65 maar ook 18-35 en 65+ significant is (beide sig <0,01). Tussen de groepen 35-65 en 65+ bestaat geen verschil (sig>0,05). Jong volwassenen (18-35) maken significant meer gebruik van het openbaar vervoer dan de groepen daarboven. Dit is geldig voor de gehele populatie.

¹ http://www.vooru.nl/page_0_vervoerbewijzen__soorten_en_tarieven.aspx

HYPOTHESE 8.

Bewoners met een linkse politieke voorkeur hechten meer waarde aan de autoluwe ruimtelijke structuur van de wijk dan andere bewoners.

De waardering voor autoluwheid betreft een typisch uitgangspunt van de linkse politiek.² De verwachting is dat respondenten met een politiek linkse oriëntatie meer waarde hechten aan het concept autoluwheid. Er wordt gekeken of er een verband bestaat tussen de politieke voorkeur van de respondenten (links of niet-links) en de waarde die zij aan het concept van autoluwheid geven. De onafhankelijke variabele 'politieke voorkeur' is hier ingedeeld in twee groepen:

- 1: Linkse politieke voorkeur (PVDA, GroenLinks en SP)
- 2: Niet-linkse politieke voorkeur (alle andere politieke partijen)

Tabel 5.23: Politieke voorkeur bewoners Lunetten

Politieke voorkeur bewoners Lunetten	Frequentie	Percentage (%)
Links	173	53,4
Andere politiek voorkeur	119	36,7
Niet gestemd/wil ik niet zeggen	32	9,9
Totaal	324	100,0

Uit de tabel 5.23 blijkt dat het aantal respondenten met een linkse politieke hoger is dan respondenten met een andere politieke voorkeur. 173 respondenten (53,4%) hebben een linkse politieke voorkeur tegenover 119 respondenten (36,7%) met een andere politieke voorkeur. 32 respondenten hebben niet gestemd of willen dit niet zeggen.

In de onderstaande figuur 5.1 is een staafdiagram weergegeven die de twee groepen politieke stemmers afzet tegenover de vijf waarden (van 'zeer laag' tot 'zeer hoog') die de respondenten hebben toegekend aan autoluwheid.

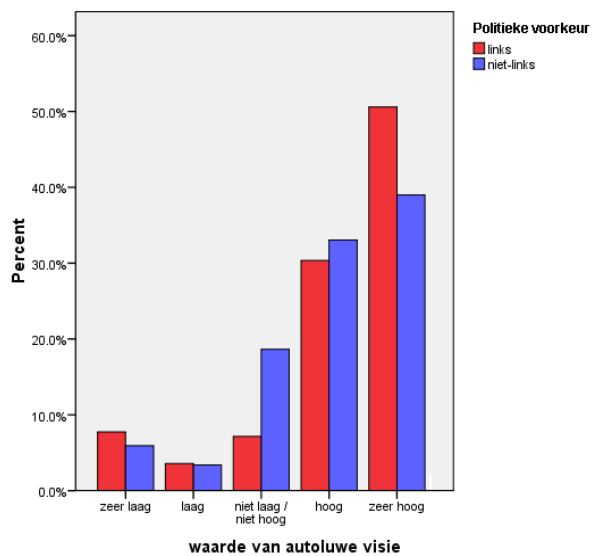
²Groenlinks Amsterdam, Verkeer, 2010
<http://amsterdamnieuwwest.groenlinks.nl/verkiezingsprogramma/Verkeer>

De percentages laten zien dat zowel de links georiënteerde respondenten als de overige stemmers veel waarde hechten aan de autoluwheid in Lunetten. Wel zijn meer linkse stemmers positief over de autoluwe structuur, 81,4% van de linkse stemmers is

positief tegenover 72,1% van de niet-linkse stemmers. De staafdiagram laat zien dat de respondenten met linkse politieke voorkeur vaker een zeer hoge waardering hebben gegeven aan de autoluwe structuur van Lunetten dan respondenten met een andere politieke voorkeur. Bij de waardering "niet laag / niet hoog" zijn de niet-linkse stemmers juist oververtegenwoordigd.

De gemiddelde waardering van de autoluwheid is iets hoger voor linkse stemmers met 4.13 tegenover 3.96 voor niet-linkse stemmers. Dit ligt dus rondom de klasse "hoog". De standaarddeviaties van beide groepen zijn vrijwel gelijk.

Figuur 5.1: Waardering autoluwe structuur ten opzichte van politieke voorkeur



Tabel 5.24: Gemiddelde waardering van de autoluwe structuur van Lunetten

Politieke voorkeur	N	Gemiddelde	Standaarddeviatie
Links	167	4.13	1.190
Niet-links	118	3.96	1.120

De volgende stap is kijken of er een verband bestaat tussen de beide groepen en waardering van autoluwheid. Dit zal gebeuren met de Student's t-toets, waarvan de resultaten staan in onderstaande tabel.

Tabel 5.25: Student's t-toets

Toets	Significantie
Student's t-toets	0,214

De significantie van de Student's t-toets is 0.214, dit betekent dat er geen significant verschil bestaat tussen de waardering van de autoluwe structuur van Lunetten tussen linkse stemmers en niet-linkse stemmers. De hypothese wordt verworpen.

HOOFDSTUK 6 – CONCLUSIE

Dit onderzoeksrapport gaat over in hoeverre de bewoners van Lunetten hun wijk als autoluw beschouwen. Een belangrijk onderscheid is in hoeverre bewoners waarde hechten aan deze visie en in hoeverre zij de wijk ook als autoluw ervaren. Ten eerste is het begrip autoluw omschreven. Hier is echter geen eenzijdige definitie voor te geven. Twee factoren die dit begrip onderbouwen. Enerzijds is de inrichting van de wijk van belang waardoor bewoners als het ware worden 'gedwongen' hun autogebruik beperken, anderzijds is de beleving van autoluwheid van bewoners belangrijk. Dit onderzoek heeft zich vooral op dat laatste gericht. Er zijn 325 enquêtes afgenomen waaruit moet blijken in hoeverre de bewoners van Lunetten de autoluwe stedenbouwkundige opzet van de wijk als autoluw ervaren. De hoofdvraag luidt daarom: *In hoeverre wordt de ruimtelijke structuur van Lunetten ervaren als autoluwe wijk door de bewoners?* Waardering van autoluwheid is daarbij een grote factor van invloed. In algemene zin bleek uit de enquête dat 77,4% van de bewoners een hoge waarde hecht aan de autoluwe visie van Lunetten, 45,2% van de bewoners hecht zelfs een zeer hoge waarde aan deze visie. Dit hoofdstuk zal verder gaan met de conclusies die zijn vernomen bij het toetsen van de onderzoekshypothesen. Per hypothese zal de uitkomst worden vertaald naar algemene uitspraken.

Voor de ervaring van autoluwheid is een onderscheid gemaakt tussen verschillende locaties gemaakt. Hieruit bleek dat de bewoners aan de rondweg van Lunetten het minst als autoluw ervaren. Deze groep ervaart voornamelijk overlast van de intensiteit van het verkeer en parkeeroverlast in de eigen straat. Daarnaast is ook verkeersveiligheid op deze ringweg een belangrijk punt. Vooraf aan het onderzoek was de verwachting dat de ervaring van autoluwheid van bewoners bij het winkelcentrum negatiever zou zijn ten opzichte van andere locaties in de wijk. Dit bleek uit de resultaten van het onderzoek echter niet zo te zijn. Het blijkt hier enkel om drukte bij het winkelcentrum op zondag te gaan, wanneer de opening van de supermarkt in Lunetten ook publiek van buiten Lunetten trekt. Ook bij de scholencluster blijkt de ervaring van autoluwheid niet negatiever ten opzichte van de rest van de wijk. Dit kan komen door de lage groep respondenten bij de scholencluster.

Over het algemeen zijn bewoners van Lunetten positief over de autoluwheid van de wijk. Bijna driekwart (74,9%) zegt geen overlast te ervaren van de intensiteit van het verkeer. Het kwart van de bewoners dat wel overlast ervaart, ervaart dit vooral van de randweg en de snelweg. Verder worden het scholencluster, het winkelcentrum en de eigen straat genoemd als locaties waar overlast van de intensiteit van het verkeer wordt ervaren. Parkeeroverlast wordt ervaren aan de randweg en bij het winkelcentrum. Het gaat hier om 8,7% van de bewoners die parkeeroverlast ervaren. De overige bewoners ervaren geen verkeersoverlast in Lunetten. Uit het kwalitatieve onderzoek blijkt dat het verkeer dat het eigen woon- en werkverkeer overstijgt wordt als overlast ervaren. Dit verkeer is echter beperkt doordat de wijk maar één ontsluitingsweg kent. Door de bloemkoolstructuur van de wijk gaat al het verkeer over de randweg. Bij deze randweg wordt dan ook het merendeel van de verkeersoverlast ervaren. Op sommige locaties wordt ook geluidsoverlast door de snelweg ervaren, en deze snelweg zorgt ook voor luchtvervuiling.

Naast locatie in de wijk is er ook gekeken naar type huishouden. Hieruit blijkt er geen significant verschil te zijn in ervaring van autoluwheid tussen huishoudens met thuiswonende kinderen in de leeftijd tot 12 jaar en huishoudens zonder thuiswonende kinderen in de leeftijd tot 12 jaar.

Lunetten heeft relatief met de rest van Utrecht veel OV-aansluitingen. Dit is een opzettelijke sturing vanuit de planning om mensen te stimuleren meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en dus de auto als secundair vervoersmiddel te gebruiken. In dit onderzoek is gekeken naar het gebruik van het openbaar vervoer binnen, van en naar Lunetten. Het verschil tussen drie leeftijdscategorieën is onderzocht. Hieruit bleek dat het verwachte verschil tussen 65+ers en de groepen daaronder niet significant verschilt. Echter bleek de groep 18-35 als enige leeftijdscategorie te verschillen met de rest van de leeftijdsgroepen. Het OV-gebruik is dus het hoogst onder de jongste leeftijdscategorie.

Tevens is onderzocht in hoeverre politieke oriëntatie van bewoners de ervaring van autoluwheid beïnvloed. Er is onderscheid gemaakt tussen een politiek Linkse oriëntatie (SP, PVDA en Groenlinks) en anders (CDA, VVD etc.). Wijken als Lunetten die bekend staan als groene en ruim opgezette woonwijken trekken over het algemeen meer bewoners aan met een politiek linkse oriëntatie. De onderzoekshypothese die dit veronderstelt, blijkt uit het onderzoek te kloppen. Het verschil zit vooral in de hoogst aan te geven waardering van autoluwheid (51% van de politiek links georiënteerde stemmers heeft hiervoor gekozen tegen 38% van de andere politieke stemmers). Er was een kleine oververtegenwoordiging van Groenlinks stemmers. Dit heeft na het vergelijken van relatieve getallen weinig invloed gehad op het resultaat.

Van bewoners die niet de beschikking hebben over een auto wordt verwacht dat zij meer de negatieve effecten van autogebruik in Lunetten ervaren. Zij hechten dus naar verwachting meer waarde aan autoluwheid dan bewoners die wel over een auto beschikken. Het ondervinden van negatieve effecten werd onderzocht met behulp van de likertschaal. De resultaten van het onderzoek wijzen uit dat er een significant verschil bestaat in de waardering van de autoluwheid tussen bewoners die beschikking hebben over een auto en bewoners die geen beschikking hebben over een auto. Bewoners die niet te beschikking hebben over een auto geven zoals verwacht meer waardering aan autoluwheid in de wijk Lunetten. Bij elke stelling waarop mensen de ervaring van overlast konden aangeven was een klein verschil zichtbaar van ongeveer 10%. Bewoners die niet de beschikking hebben over een auto ervaren dus meer de negatieve gevolgen van autogebruik in de wijk en geven over het algemeen een hogere waarde aan autoluwheid.

Omdat mensen met een lager inkomen minder vaak over een auto beschikken wordt verwacht dat ze meer gebruik maken van het openbaar vervoer. Er is een verdeling gemaakt in twee groepen, namelijk huishoudens met een inkomen beneden €1500 en huishoudens met een inkomen hoger dan €1500. Het onderzoek laat zien dat bewoners uit een huishouden van de inkomensklasse 'meer dan €1500 per maand' minder gebruik maakt van het openbaar vervoer van Lunetten. Het verschil bleek echter een zwak verband aan te tonen tussen inkomen en gebruik van het openbaar vervoer in Lunetten. Dit betekent dat de hoogte van het inkomen van de bewoners maar een beperkte invloed heeft op de frequentie van het OV-gebruik in Lunetten.

Discussie

In het kwantitatieve onderzoek is gebruik gemaakt van een enkelvoudige aselechte steekproef. Deze methode is gehanteerd, omdat zo alle sociaal-economische groepen vertegenwoordigd zijn in het onderzoek. Daarnaast heeft deze methode het voordeel dat een grote groep respondenten bereikt kan worden. Terugkijkend op ons onderzoek blijkt echter dat er per locatie in de wijk een niet evenwichtig aantal respondenten betrokken zijn in het onderzoek. Een betere methode zou de gestratificeerde steekproef zijn geweest, waardoor er per locatie in de wijk voldoende respondenten opgenomen worden in het onderzoek. De uitkomsten bij deze methode zijn hierdoor een stuk betrouwbaarder. Daarnaast bleek uit kwalitatief onderzoek dat het stationsgebied te maken heeft met parkeer- verkeeroverlast. Dit gebied is in ons onderzoek niet opgenomen in een hypothese. Naast al deze kritische punten kan het onderzoek getypeerd worden als gedegen en succesvol.

LITERATUURLIJST:

- Bhat, C., Guo, J., (2007) A comprehensive analysis of built environment characteristics on household residential choice and auto ownership levels, *Transportation Research Part B* 41, pp.506–526
- Brinkman, M., (2004), *Lunetten: Geschiedenis van een Utrechtse nieuwbouwwijk*. Utrecht: Stichting de plantage
- Cao, X., Handy, S., Mokhtarian, P., (2007), *Cross-sectional and Quasi-panel Explorations of the Connection between the Built Environment and Auto Ownership*, Institute of Transportation Studies, UC Davis
- CBS, (2002), *Vertekening door non-respons*, Sociaal-economische maandstatistiek 2002/4
- CBS, (2007), *Mobiliteit; voertuigenbezit naar achtergrondkenmerken*
- CBS, (2011), <http://statline.cbs.nl/statweb/?LA=nl>
- ECB, (2001), *De zwijgende meerderheid*, ESB, 86e jaargang, nr.4296, p. 182
- Eenink, P., (2007), *De bloemkoolwijk een getto?; onderzoek naar de kwaliteit van de bloemkoolwijken in Nederland*, pp. 39-42
- Nijhuis, B., (2008), *afstudeeronderzoek Nijhuis, Een nieuw recept voor de Bloemkoolwijk*, p.29
- Rosenbloom, S., (2004), *The Mobility of the Elderly: Good News and Bad News.* In *Transportation Research Board, eds., Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience*, pp. 3–21
- Schuitema G, Steg L, Vlek C., (2008), *Prijsbeleid: Effectief en aanvaardbaar voor veranderen van autogebruik*, Rijksuniversiteit Groningen, afdeling psychologie
- SEV, (2008), *rapport SEV; De toekomst van bloemkoolwijken*, p.5
- Van Acker, V., Mokhtarian, P.L., Witlox, F., (2011), *Going soft: On how subjective variables explain modal choices*. *European Journal on Transport Infrastructure and Research*
- Van Acker, V., Witlox, F., (2010), *Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modeling approach to identify its dual relationship*. *Journal of Transport Geography*, 18, pp. 65-74
- Voet, P.C.W., (1995), *De openbaar vervoer- en fietsvriendelijke woonwijk: tussen droom en werkelijkheid*. Nijmegen: Mediagroep K.U.N.
- WistUdata Utrecht, (2010), *Beleving Verkeer* [online]. Geraadpleegd op 19-05-2011, <http://utrecht.buurtmonitor.nl/>

BIJLAGE

Tabel 3.8: Leeftijdsopbouw van de respondenten

Leeftijdsklasse	Frequentie	Relatieve frequentie	Cumulatieve frequentie
18-26	69	21,5	21,5
27-34	75	23,4	44,9
35-44	71	22,1	67,0
45-54	66	20,6	87,5
55-64	23	7,2	94,7
65+	17	5,3	100,0
Totaal	321	100	

Tabel 3.9: Kenmerken huishoudensamenstelling

Huishoudensamenstelling	Frequentie	Relatieve frequentie
Alleenstaand	71	21,9
Samenwonend/gehuwd, zonder thuiswonende kinderen	73	22,5
Samenwonend/gehuwd, met thuiswonende kinderen	99	30,6
Eenoudergezin	25	7,7
Studentenhuis	47	14,5
Overig	9	2,8
Totaal	324	100,0

Tabel 3.10: Kenmerken opleidingsniveau steekproef Lunetten

	<i>Frequentie</i>	<i>Relatieve frequentie</i>
Geen opleiding	7	2,2
Lagere school, basisschool	6	1,9
LBO (LTS, LEAO, LHNO, etc)	7	2,2
MAVO, MULO	17	5,2
VMBO	8	2,5
MBO	33	10,2
HAVO, VWO, Atheneum, Gymnasium, HBS	38	11,7
HBO, Universitair	206	63,6
Overig	2	0,6
Total	324	100,0

Tabel 3.11: Opleidingsniveau Lunetten en steekproef

	<i>% laag opgeleiden</i>	<i>% middelbaar opgeleiden</i>	<i>% hoog opgeleiden</i>
Lunetten	18,6	24,4	57,0
Steekproef	14,0	22,0	64,0

Tabel 3.12: Percentage stemmen bij afgelopen Tweede Kamerverkiezingen

	<i>Frequentie</i>	<i>Relatieve frequentie</i>
Groenlinks	91	28,1
PvdA	55	17,0
D'66	40	12,3
VVD	34	10,5
SP	27	8,3
PVV	17	5,2
Christenunie	13	4,0
CDA	10	3,1
Overig	5	1,5
Niet gestemd/blanco	20	6,2
Wil ik niet zeggen	12	3,7
Totaal	324	100,0

Tabel 5.2: Gemiddelde waardering autoluwheid in Lunetten

	Gemiddelde	Standaarddeviatie
De intensiteit van het verkeer in Lunetten ervaar ik als rustig	3.45	0.919
De intensiteit van het verkeer in mijn straat ervaar ik als rustig	3.78	1.060
Ik ervaar geen parkeeroverlast in Lunetten	3.62	1.038
Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat	3.55	1.143
Totale gemiddelde score	14.40	3.140

Tabel 5.3: Ervaring overlast verkeersintensiteit

Locatie:	Frequentie:	Percentage (%)
Niet van toepassing	240	74.9
Randweg	43	13.3
Snelweg	10	3.3
Scholencoluster	9	3.0
Winkelcentrum	7	2.2
Eigen straat	6	1.9
Overig	5	1.5
Totaal	321	100,0

Tabel 5.6: Student's t-toets naar woonlocatie rondweg per stelling

	Gemiddelde score wel of niet wonend aan rondweg		Verschillen		Significantie
	Ja	Nee	Absoluut	Relatief	
De intensiteit van het verkeer in Lunetten ervaar ik als rustig	3,25	3,46	-0,21	6,5%	0,250
De intensiteit van het verkeer in mijn straat ervaar ik als rustig	3,16	3,83	-0,67	21,2%	0,001
Ik ervaar geen parkeeroverlast in Lunetten	3,37	3,65	-0,28	8,3%	0,189
Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat	3,15	3,60	-0,45	14,3%	0,056

Tabel 5.7: Woonlocatie aan rondweg gerelateerd aan inkomensklasse (met absolute en relatieve getallen)

Inkomensklasse	Wonend aan de rondweg				Totaal	
	Nee		Ja			
	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief
€1500 of minder	63	23,7%	11	39,3%	74	25,2%
€1501-€3000	107	40,2%	12	42,9%	119	40,5%
Meer dan €3001	96	36,1%	5	17,9%	101	34,4%
Totaal	266	100,0%	28	100,0%	299	100,0%

Tabel 5.15: Autobeschikbaarheid voor bewoners in Lunetten:

	Auto tot beschikking	Geen auto tot beschikking
N	206	109
Gemiddelde	13,96	15,22
Standaarddeviatie	3,35	2,51
Variatiecoëfficiënt	0,24	0,16
Scheefheid	-0,795	-0,315

Tabel 5.17: Student's t-toets naar beschikking hebben over een auto per stelling

	Auto tot beschikking		Verschillen		Significantie
	Ja	Nee	Absoluut	Relatief	
De intensiteit van het verkeer in Lunetten ervaar ik als rustig	3,33	3,68	-0,35	10,5%	0,001
De intensiteit van het verkeer in mijn straat ervaar ik als rustig	3,69	3,96	-0,27	7,3%	0,020
Ik ervaar geen parkeeroverlast in Lunetten	3,52	3,81	-0,29	8,2%	0,010
Ik ervaar geen parkeeroverlast in mijn straat	3,43	3,78	-0,35	10,2%	0,005

Tabel 5.18: Inkomen gerelateerd aan frequentie OV-gebruik (met absolute en relatieve waarden)

Frequentie OV-gebruik per maand	Inkomen				Totaal	
	Tot €1500 pm		Meer dan €1500 pm			
	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief
Niet	10	13,2%	56	24,9%	66	21,9%
1-5	23	30,3%	100	44,4%	123	40,9%
6-10	13	17,1%	34	15,1%	47	15,6%
11-15	11	14,5%	10	4,4%	21	7,0%
16-20	12	15,8%	9	4,0%	21	7,0%
> 20	7	9,2%	16	7,1%	23	7,6%
Totaal	76	100,0%	225	100,0%	301	100,0%

Tabel 5.22: Bonferroni test, leeftijdscategorieën OV-gebruik

Leeftijd (I)	Leeftijd (J)	Significantie
18-35	35-65	0.000
	65+	0.007
35-65	18-35	0.000
	65+	1.000
65+	18-35	0.007
	35-65	1.000

Logboek

Datum	Onderdeel
Maandag 2 mei	9:00 uur afgesproken om het conceptueel model + de hypothesen op te stellen. Gezamenlijk waren we er tot 15:00 ermee bezig. Het resultaat, namelijk versie 0.9 is daarna opgestuurd.
Dinsdag 3 mei	12:30 bespreking met Jaap Minnema. Kritische punten genoteerd en daarna een afspraak gemaakt om thuis literatuur te lezen.
Woensdag 4 mei	13:00 Conceptueel model aangepast, Hypothesen verbeterd, deelvragen geconcretiseerd en voorzitter heeft taken verdeeld.
Woensdag 11 mei	13:15-16:00u Tijdens het werkcollege hebben we een begin gemaakt met het opstellen van de enquête.
Dinsdag 17 mei	9:00-15:00u In het werkcollege verder gewerkt aan de enquête, daarnaast overleg gehad met werkcollegedocenten over verscherping van de enquêtevragen.
Donderdag 19 mei	9.00-10.45 Werkcollege waarin de wijze waarop het veldwerk gedaan gaat worden besproken is en een begonnen met het maken van het codeerschema.
Vrijdag 20 mei	12.00-21.30 Start met afgeven en ophalen van enquêtes
Zaterdag 21 mei	12.00-14.00 Ophalen enquêtes
Maandag 23 mei	18.00-22.00 Afgeven en ophalen van enquêtes
Dinsdag 24 mei	19.00-21.00 Ophalen laatste enquêtes
Woensdag 25 mei	12.00-16.00 Gezamenlijk werken aan hoofdstuk 2 (operationalisering). Datacoördinator heeft overleg met andere datacoördinatoren.
Vrijdag 27 mei	Inleveren concept hoofdstuk 2.
Maandag 30 mei	Bespreking concept hoofdstuk 1, werkcollege, en interview met wethouder

	Lintmeijer.
Dinsdag 31 mei	Hoofdstuk 1 inleveren. Bespreking hoofdstuk 2.
1 juni t/m 6 juni	Invoeren enquêtes in SPSS.
Maandag 6 juni	Start representativiteitsanalyse.
7 juni t/m 10 juni	Werken aan hoofdstuk 3.
Dinsdag 14 juni	Werkcollege over presentatie onderzoek.
14 t/m 17 juni	Werken aan hoofdstuk 5.
Woensdag 15 juni	Interview met Bewoners Overleg Lunetten in het Musketon.
Donderdag 16 juni	Uitwerken interview met Bewoners Overleg Lunetten.
Vrijdag 17 juni	Hoofdstuk 3 afmaken. Begin hoofdstuk 4. Bespreking hoofdstuk 5.
Maandag 20 juni	Verbeteren hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5. Verder werken aan hoofdstuk 4.
Dinsdag 21 juni	Interview met Dick Ettema. Verder werken aan hoofdstuk 4.
Woensdag 22 juni	Bespreking over hoofdstuk 5. Verder werken aan verbeteringen hoofdstuk 5.
Donderdag 23 juni	Verder werken hoofdstuk 4 en 5.
Vrijdag 24 juni	Beginnen met hoofdstuk 6 (conclusie) en bespreking over voortgang onderzoek.
24-27 juni	Afronden alle hoofdstukken. Beginnen met lay-out.
Dinsdag 18 juni	Afronden gehele onderzoeksverslag en inleveren.

INTERVIEW MET BEWONERS OVERLEG LUNETTEN - 15 JUNI 2011

I= Interviewer (Luuk Rensen en Tirza Huisingh)

A= Christien bolt (secretaris BOL)

B= Hein van Kruysdijk (voorzitter BOL)

I: Wat is BOL precies?

A: Ons statement en onze missie kun je van de BOL website halen

B: We kunnen je ook die folder meegeven. Daar staat precies hetzelfde op maar dan met plaatjes erbij. In principe zijn we gewoon een overkoepelende bewonersorganisatie van Lunetten. Als doelstelling hebben we voor bewoners de sociale cohesie en voor individuen. De leefbaarheid in de wijk, alle mensen samen, en het bevorderen van de sociale cohesie en het beïnvloeden van instanties die Lunetten regelen. Het wijkbureau, de gemeente en coöperaties.

A: Dat is dan wat we noemen de statutentaal. We zijn niet een vertegenwoordiging van verschillende bewonersgroepjes in de wijk. Dat hebben we ooit gepoogd te zijn, maar dat is een beetje verwaterd. Je moet ons meer zien als een groep individuen, betrokken bewoners. Die het beste voor hebben met de wijk. Die niet pretenderen te spreken namens de wijk, dat is heel gevaarlijk.

B: Dat recht krijgen we ook niet. Als we iets prettig doen voor de bewoners dan gaat het allemaal prima. Maar als we iets doen wat voor sommige bewoners niet zo prettig is, dan hebben we een probleem. We hebben een aantal jaren geleden ervoor gezorgd dat 200 illegale tuintjes in Lunetten door de gemeente geruimd werden. Die mensen die die tuintjes hadden.. Maar de verloedering van Lunetten was daardoor erg groot. Dan is het keizen of delen. Er zijn altijd twee kanten. Die proberen we te belichten in praatavonden enzo.

I: Is het wel zo dat als bewoners in de wijk ergens mee zitten dat ze eerder naar u toe komen dan naar de gemeente zelf?

B: Dat proberen we te zijn.

A: Soms gebeurt dat. Het kan zelfs zijn dat mensen voor een verkeersdrempel eerst ons benaderen. Dat is niet de bedoeling. Maar het is waar dat mensen ons vaak weten te vinden als iets niet zint.

I: Jullie staan ook weer in contact met de gemeente?

A: Het hangt een beetje van het probleem af of we het hier gewoon in een vergadering gooien of dat we het als een brievenbusje doorsturen. Maar onze lijntjes zijn net wat korter. Vorig jaar werden we benaderd door iemand die een bijzondere Orchis had ontdekt, in het Beatrixpark, terwijl er net gemaaid zou gaan worden. Dan is een telefoontje naar de betrokken ambtenaar van de gemeente, dat gaat dan sneller. Als iemand eerst het wijkbureau een mailtje moet sturen dan duurt dat langer. Als ik gewoon de betrokken ambtenaar kan bellen en die zorgt voor een rood/wit lintje dan werkt dat weer wat sneller. Nu was het te laat trouwens.

I: In hoeverre hebben jullie van ons onderzoek gehoord/gelezen?

A: Wij zijn door Sjef ingepriat en we hebben een keer met Jaap Minnema ook gesproken. Dus wij zijn aardig op de hoogte.

I: oke, ons deel van het onderzoek gaat over het autoluwe karakter van de wijk. Dus eigenlijk de opzet van de wijk en de bloemkoolstructuur. Dat hele idee. En we vroegen ons af, hoofddoel van het onderzoek is uitvinden in hoeverre de bewoners het ook zo ervaren. Dus wordt de wijk nou echt als autoluw ervaren? En we vroegen ons af, merken jullie bij het bewonersoverleg dat er bepaalde klachten komen over verkeer?

B: De enige klachten denk ik die bij ons komen zijn de klachten of opmerkingen over de ringweg van Lunetten. Dat is natuurlijk, die ontsluit alle roosjes van de bloemkool. Dat is natuurlijk altijd een punt. Mensen willen snel bij huis zijn, maar dat zijn ook oversteekplaatsen voor kinderen. Dus daar worden regelmatig bus-sluizen aangelegd of verkeersdrempels. En dan klagen mensen weer over die verkeersdrempels. Dus dat is een eeuwig gevecht.

A: Toen ze besloten hadden om de bussen op de rijbaan te laten stoppen een paar jaar geleden. Daarvoor had je invoeghavens. Dan konden de auto's erdoor en om de snelheid uit die ringweg te halen is besloten dat men de bussen op de weg laat stoppen. Maar dan staat daar weer allemaal stationair draaiend verkeer achter, dus dat is weer luchtvervuiling.

I: Is het voornamelijk klachten rond verkeersveiligheid wat jullie horen over de ringweg of ook geluidsoverlast?

B: Geluidsoverlast heb je niet echt nee. Niet van het ringwegverkeer. De geluidsoverlast komt van de snelwegen.

A: Er is jaren geleden wel geageerd tegen de uitbreiding van het aantal kantoren. We hebben een behoorlijk kantorencomplex bij Aristo. Dat is allemaal nieuwbouw, van de laatste zes/zeven jaar. Het is echt een soort bedrijventerrein geworden. Toen is er wel steeds geroepen van het mag niet meer verkeer genereren. Dat is altijd wel een angst geweest.

B: Dat is een angst dat in Lunetten verkeer komt wat er niet thuishoort, wat niet des Lunettens is.

I: Wat is 'des Lunettens'?

A: Het eigen woon- werk verkeer. Alles wat het eigen woon- werk verkeer overstijgt, en dat is Aristo. Want dat levert parkeerdruk op, Zwarte Woud klaagt over parkeerdruk. En natuurlijk het vastlopen van de spitstijden tijdens de spits, want we hebben natuurlijk maar één uitvalsweg en dat is Lunettenbaan. Daar hebben we een keer een thema-avond over gehad.

B: Dat is ook een heel belangrijk item voor ons, de enige ontsluitingsweg die we hebben is de Lunettenbaan voor de auto en een soort sluiproute naar Houten, maar dat kan eigenlijk geen verkeer aan. Dus de Lunettenbaan is de enige ontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat er dus geen sluihverkeer door de wijk is. Dat is natuurlijk uiterst aangenaam. Dat wil dus zeggen dat het aantal verkeersbewegingen in Lunetten beperkt wordt. Van de andere kant, mensen hadden graag een tweede, niet invalroute, maar uitvalroute in geval van calamiteit. Nou ja, dat vinden wij een beetje..

A: Er staat natuurlijk een benzinstation met LPG bij de invalsweg, als daar iets gebeurd..

B: Te voet kun je alle kanten op. Waarom moet je dan zo nodig met die auto weg?

A: Paniek, je wilt je laptop mee. Ik hoef die uitvalsroute voor de auto ook niet. Maar daar hebben we een keer een thema-avond over gehouden 'Wil de Lunetten naar een tweede ontsluitingsweg?'. Daaruit bleek dat het merendeel dat niet wilt.

B: Maar dat was 70/30 uit mijn hoofd.

A: Dat verslag kun je trouwens ook vinden op de website van het BOL, dan moet je ergens bij verslagen gaan kijken. Als ik het vind zal ik het wel even doorsturen, het verslag van die avond.

I: Was die thema-avond recentelijk nog?

B: Nee, dat is al een jaar of vijf geleden.

A: Wat recentelijk over het verkeer heeft gespeeld dat is alleen maar de ring Utrecht, dus dan hebben we het over de snelweg.

I: Die uitbreiding? Dat deel staat los van ons onderzoek. Leeft het ook onder bewoners? Is het zo dat mensen speciaal in Lunetten komen wonen omdat de wijk een autoluwe opzet heeft en het groen?

A: Volgens mij wel.

B: Ja, groen en blauw zijn de kenmerken van Lunetten. Dus water en groen, dat wordt overigens steeds meer weggehaald. Dus de randen van Lunetten, die vanwege de nabijheid van snelwegen groen zijn opgezet, worden steeds verder afgekald. Dat is wel een punt. Maar zeker komen de mensen daarom. Het is natuurlijk ideaal. Het ligt op drie kilometer van het centrum van Utrecht. Dat wil zeggen dat mensen ook komen omdat ze heel makkelijk met de fiets naar het centrum kunnen. Er zijn uitstekende buslijnen in Lunetten, drie buslijnen, die een kwartierfrequentie hebben. Daarmee kan je snel naar het centrum en we hebben eens station. Dus de mensen vinden dat ook wel prettig, dat ze dus die auto ook niet hoeven te pakken. Als je in Leidsche Rijn woont dan moet je wel, dan is er geen alternatief. Hier zijn er meer dan voldoende alternatieven dus kun je die auto ook laten staan.

I: Wat voor soort personen komen dan hier wonen? Is dat nog een specifieke groep?

B: Het is heel gemêleerd. Wat bevolking betreft is het precies een gemiddelde van Utrecht. Dus we hebben net zo veel allochtonen als een andere wijk, alleen de diversiteit is hier groter. Dus hier zit een Antilliaanse gemeenschap, een Chinese gemeenschap. Dus echt van alles wat. Dus niet 30% Marrokaans, maar echt drie procent van dat vier procent van dat etc. Een mix.

A: Als je dat precies wilt weten dan moet je even op WistUData kijken. Daar staat het precies. De huur ligt hier vrij hoog. Er is hier weinig sociale huur.

B: Jawel, je hebt hier wel sociale huur.

A: Er zitten veel studenten hier ook.

B: Het is niet heel goedkoop, maar ook niet extreem duur. Er zit wel sociale woningbouw. Er zijn drie coöperaties: Mitros, Bo-ex en Portaal. Kopen is toch, heel Utrecht is duur wat kopen betreft.

A: Ik had het ook vooral over het segment huur. Hoe goedkoper de woningen..

B: Het scheelt wel. Lunetten-Noord is wat duurder, als je dat zo mag zeggen, daar zitten meer koopwoningen als in het andere deel.

A: Op de locatie van de Himalaya en Secheyelle enzo, daar hadden stadsvilla's moeten komen. Op een gegeven moment, de grond werd heel duur, dus ging men de hoogte in. Op een gegeven moment is het daar behoorlijk stenig geworden. Niet zulke grote woningen: flats. Maar ook de eengezinswoningen zijn niet zo groot.

I: Had dat niet ook te maken met de eis van de NS voor het plaatsen van een station. Dat er een bepaald aantal woningen moesten komen?

A: Dat wij een ns-station hebben schijnt heel bijzonder te zijn qua populatie.

I: Het schijnt dat de ns hele hoge eisen had gesteld met de gedacht dat daar nooit aan voldaan zou worden. Toen is er zo veel woningbouw geplaatst dat er alsnog voldaan kon worden aan deze eisen. Dat heb ik gelezen in het boek van Maarten Brinkman.

A: Als Maarten het zegt dan is dat waar, hij zit ook bij ons in de kerngroep.

B: Meespeelde natuurlijk is dat die Zuidelijke vlekken later pas zijn uitgegeven en dat de tijd niet meer rijp was voor stadsvilla's.

A: Er was toen crisis, we hebben het over de jaren '80.

B: In de huur was dat zeker een crisisperiode.

A: In mijn beleving is dat omgegooid, omdat men meer geld uit de grond moest halen.

I: We hadden ook gehoord over het scholencluster dat daar ook wel problemen voorkomen. Vroeger dat iedereen op de fiets ging, maar dat tegenwoordig die auto steeds meer komt. Leeft dat?

A: Nou, het leeft wel. Tenminste, Sjef heeft daar een artikeltje over geschreven.

B: Daar komen regelmatig opmerkingen over.

A: In de buurt leeft dat wel, want voornamelijk de buurt heeft daar last van. Het aan- en af komen rijden zodra er een drupje regen valt. Dat is natuurlijk een mentaliteitskwestie. Al die mensen met twee auto's tegenwoordig.

B: Gelukkig reguleert het zichzelf een beetje. Bij de scholen kunnen maar een beperkt aantal auto's komen. Maar dat maximale aantal dat komt er ook. Dat is heel frustrerend.

I: Ze hebben het nou ook een beetje vastgezet volgens mij, want ze hebben een aantal paaltjes neergezet. Zodat er niet echt meer een goede doorstroming is. Daar klagen ook bewoners over.

A: Mensen willen alles, en veilig wonen, en met de auto hun kind naar school brengen. Hemelsbreed, waar heb je het over. Het is het argument dat ze daarna meteen doorgaan naar hun werk. Misschien moeten ze het zoeken in voorschoolse opvang, dat kinderen al om 8 uur naar school.

I: Komen er eigenlijk ook klachten over parkeeroverlast?

A: Zwarte Woud met name dan.

B: Zwarte Woud dat grenst dus aan Aristo en daar hebben we dus ook veel mee te maken. Bij de bouw van het nieuwe station wordt dus ook het aantal parkeerplaatsen teruggebracht. Dat wil zeggen dat de parkeerdruk in de omliggende buurtjes groter zal worden.

I: Geen klachten over de Hondsrug hier? Ik zie het zelf wel eens, dat als je op zondag naar de Albert Heijn gaat dat je ziet dat de parkeerdruk hoog is.

A: Hoe komt dat? Doordat heel Houten hier naar de Albert Heijn gaat. De zondagsopening. Er komt dan een publiek dat je nooit in Lunetten vindt.

B: Ja, de zondagsopening wel.

A: Het is gigantisch, ze halen de helft van de omzet. Dat heeft echt een enorme aanzuigende werking, het feit dat dat ding open is op zondag.

B: Maar goed, dat geeft geen gestructureerde parkeeroverlast in de wijk.

A: Dat is echt een zondagsprobleem. En een gemakzuchtig probleem, want er zijn een aantal parkeerdekken volgens mij. Waar mensen hun auto dan niet neerzetten. Gaan ze allemaal langs de Hondsrug staan.

B: Ja, maar je kunt met een wagentje niet omhoog.

A: Natuurlijk, alleen je moet omlopen. Gemak dient de mens.

I: De waardering van de fietsen en de OV-aansluitingen in de wijk. Ik hoorde dat men tegenwoordig moet omfietsen naar het centrum?

B: Dat hebben wij zelf voorgesteld. Het bruggetje van het spoor is een half jaar als fiets uitvalsweg gebruikt. Dat gaf wel wat overlast. Maar we hebben nu gezegd dat die tweede brug, die vanwege de spooruitbreiding in het werkterrein van prorail komt te zitten. Misschien dat we die beter kunnen afsluiten om het park te sparen. Anders moet er weer een vervangende fietsroute door het park worden aangelegd. En toen hebben als bewoners een avond over gehad, wat willen we. En iedereen vond het beter dat we structureel het kleine bruggetje van het spoor werd afgesloten. Dat zou het park de minste schade opleveren. En mensen omrijden, ja, dan moeten ze op de fiets 100 meter verder rijden.

A: Ja, en er staat bijvoorbeeld een 50 jaar oude boom. En het ging niet alleen om die boom. Het ging om de kap van een tiental bomen ten behoeve van een tijdelijk fietspad voor de duur van twee jaar. En toen hebben wij met de fietsersbond en andere mensen, we geven om het groen. Het groen dat we hebben willen we ook koesteren.

B: We hebben ook een groenbeheergroep, en dat valt allemaal een beetje onder ons regime.

I: Ik had ook iets gelezen van de gemeente over een wijkgroenplan.

B: Ja, dat is wat anders. Dat is geld uit de gemeente wat ineens beschikbaar komt voor groen en de gemeente dan ineens een groen hart. Er is natuurlijk ook een groen college op het moment. Dus er is wat geld, en ze hebben geen zin om daar hele grote plannen voor te gaan bedenken. Ze hebben gezegd laten we alle initiatieven en aanvragen van de afgelopen jaren van bewoners en instellingen, laten we die eens bij elkaar vegen en daar een prioriteit in maken. Dat is een prima initiatief natuurlijk. Dat wil dus bijvoorbeeld zeggen dat de fietsroute van west naar oost, dat die ge upgrade wordt.

I: Wat zit er nog meer in dat wijkgroenplan?

B: De duikers worden vergroot hier. Dat wil zeggen dat de ecologische hoofdstructuur wat versterkt wordt.

A: Ik ken het wijkgroenplan niet zo goed. Ik ken het groenbeheerplan en dat is voornamelijk gericht op de parken. Er was in het wijkgroenplan ook sprake van de kades weer te vergroenen. Ze willen hier ook langs de kades, die nogal steinig zijn, allerlei mossoorten laten groeien. En ze wilden iets met de Lunettenbaan, de entree van de wijk. Maar wat precies dat weer ik niet. Maar dat fietspad naar het centrum komt gewoon terug. Iedereen wil de kortste route naar de stad.

B: We hebben nu bijvoorbeeld ook voor elkaar gekregen dat er op het nieuwe stationsplein een bruggetje komt voor de fietsers. Zodat ze de route langs het spoor kunnen behouden. Er komt een onderdoorgang naar de ingang van het station. Over die onderdoorgang komt dus een bruggetje voor de fietsers. Anders zouden ze over het plein om moeten rijden. Nu blijven ze ingelijk van Houten uit rechtdoor rijden langs het spoor. Daarmee blijft ook die weg, de Wadden, toegankelijk voor mensen. De sociale veiligheid zal daardoor toenemen. Voor die autoluwheid is ook sprake geweest, in de tijd dat het station bedacht werd: kunnen we Lunetten via het station ontsluiten? Naar Maarschalkerweerd heet die wijk. Dat zou dus weer die autoluwheid voor Lunetten ernstig tegenwerken. Daar hebben we dus ernstig tegen geageerd. We hebben wel gezegd bussen zou eventueel kunnen, maar liever ook niet. Toen Jaarbeursplein in de sloop zat, dat een aantal van die vakantiebussen hier bij het station zouden vertrekken. Dat zou enorm veel last geven. Die bussen vertrekken om onmogelijke tijden. Veel mensen brengen met de auto hun geliefde weg. Dat is dus ook onmogelijk gemaakt in die plannen voor het stationsplein. Die autoluwheid willen we dus echt zo veel mogelijk behouden.

I: De autoluwheid van de wijk wordt dus eigenlijk vooral versterkt de laatste jaren?

B: Nou, ja. In het nieuwe stationsplein is geen ruimte voor vakantiebussen. Die kunnen er gewoon niet staan. Daar is geen ruimte voor.

I: Tot op heden was het daar gewoon gratis parkeren toch?

B: Ja, dat klopt. Dan kan er dus ook een bus gaan staan. Dat gratis parkeren levert veel parkeerdruk op. Aristo is gewoon vervelend.

A: Nu hebben we altijd begrepen dat dat vakantiebus gedoe een tijdelijke situatie was. Omdat inderdaad het Jaarbeursplein op de schop gaat. Het gaf parkeerdruk voor mensen op het Zwarte Woud. Door mensen die hun auto dan een week laten staan. En we krijgen een rechtstreekse verbinding naar de Uithof op de fiets. De bedoeling is om hem dan rechtdoor te trekken naar lijn Arnhem en daar dan ook een fietstunnel te maken.

B: Dat is eigenlijk al rond.

A: Dan krijgen we in ieder geval een prachtige rechte lijn. Dan wordt het ook een echte hoofdfietsroute. Dan krijgen fietsers voorrang, ook hier op de Hondsrug. Dan worden auto's secundair.

I: Zijn er verder nog speciale acties die op het moment spelen bij BOL of in Lunetten?

A: niet gelijk qua verkeer. We zijn natuurlijk bezig met de spooruitbreiding, maar dat heeft vooral te maken met randvoorwaarden en overlast van de werkzaamheden.

B: Om een idee te geven wat BOL doet. Een maand geleden zijn we bij de Raad van State geweest. Dus zo hoog gaan we procederen om ons gelijk te krijgen. Dat zal met de A12 en de A27 verbreding niet anders zijn. Momenteel dreigt een heel groot stuk van het park de Koppel te verdwijnen, dat gaat er voor de helft aan. En het geluid en milieu verontreiniging. Dat is wel een grote bedreiging en dus een grote issue voor ons.

A: Je zit wel altijd met een spagaat. Je hebt mensen die voor de uitbreiding zijn en mensen die tegen zijn. Daarom vertegenwoordigen wij niet de bewoners. Wij zijn gewoon betrokken bewoners. Anders kan je je ook nooit ergens uitspreken voor of tegen. Dat proberen we ook te vermijden. Dan heet het een actiegroep.

B: Zo hadden we een aantal bewoners, eigenlijk BOL mensen. Die het nodig vonden dat ze gingen ageren tegen de politiek. En die hebben dus een actiegroep opgericht 'Laat Lunetten niet stikken' en die zeggen dus stem niet op die partij, stem niet op die partij. Dat zullen wij niet doen. Dan ben je een actiegroep. En zo hebben we een heleboel groepen.

A: We willen gewoon een platform zijn voor mensen die tegen dingen aanlopen in de wijk.

B: Dat kan ook zijn, wat actueel is. Hier in Lunetten wonen drie keer zo veel kwetsbare groepen dan in andere wijken. Dat wil zeggen dat dat ook soms tot overlast leidt. Daar kunnen wij soms ook iets in betekenen door de bemiddelen of iets dergelijks.

A: En door het op de agenda te zetten. Ook bij coöporaties die die woningen toewijzen, die dat niet in de gaten hebben. Dat je in één flatgebouw bevolkingsgroepen plaatst die in een thuissituatie met elkaar botsen. Dat kan gebeuren.

B: Coöperaties weten dat niet van elkaar. Daar kunnen we wel wat in betekenen. Dat is altijd actueel. Waar zijn we op het moment mee bezig? Dingen door de bezuinigingen van de gemeente. Portes hier moet geweldig gaan bezuinigen, waar blijven die activiteiten? We zijn nu dus bezig met een wijktuin. Dus een tuin voor iedereen die zelf geen tuin heeft en misschien wat geholpen moet worden om in maatschappij te participeren of niet alleen thuis wil zitten. Voor bijzondere doelgroepen is dat. Portes heeft daar altijd aan bijgedragen. Ook coöperaties hebben wel eens wat gedaan. Al die organisatie's trekken zich terug. En nu zitten wij met een wijktuin waar potentieel 200 mensen kunnen wonen, maar waar niemand geld meer voor over heeft en er geen professionele begeleiding opgezet kan worden. Dan proberen wij dus alle instanties te beïnvloeden en anders proberen wij zelf wat op te zetten. Dat gaat dan weer op wethoudersniveau. Dat is ook bijna ons dagelijks werk.

I: Hebben jullie vaak contact met de wijkwethouder?

B: Ja. Over dit tuintje heeft de wethouder op ons verzoek een spreekuur gehouden. En een dag later zijn we weer teruggekomen voor het andere spreekuur om onze gram te uiten. Dus daar hebben we heel veel contact mee, ook met het wijkbureau.

I: Ik maak hier uit op dat er geen echte grote problemen binnen de wijk zijn omtrent verkeer.

A: Ja, dat klopt. Je hebt natuurlijk altijd problemen met hangjongeren en zwerfafval. Dat is niet binnen dit kader.

B: De problemen van Lunetten zijn dat de luchtkwaliteit en de geluidskwaliteit erg slecht zijn. Overschreid de wettelijke norm, nu al. Dus als je gaat uitbreiden moet je daar eigenlijk een inhaalslag op doen.

A: Ik denk dat het gros tevreden is met het autoluw Lunetten.

B: Er was laatst een discussie over autoluwheid op de website. 'In een bloemkoolwijk moet ik met mijn auto veel verder omrijden.' Dat is natuurlijk zo, als je in het ene roosje woont kun je niet rechtstreeks naar het andere. Dat is flauwekul, die wijk is zo gestructureerd. IMCO heeft een keer een onderzoek gedaan naar bloemkoolwijken 'Bloemkoolwijken: 25 jaar'. Moet daar nou wat aan gebeuren? Dat heeft een aantal aanbevelingen opgeleverd. Maar daar kwam uit dat het eigenlijk wel prima was. Onlangs heeft Aorta, een architectuurscentrum, een onderzoek gedaan naar Lunetten. Ook daar kwam eigenlijk uit dat de bewoners heel tevreden zijn. Het kan altijd beter, maar het is niet slecht in Lunetten. En dat was eigenlijk voor de gemeente ook een verassing. We zitten nog altijd op het niveau van een 6,5 of een 7 wat de kwaliteit van de wijk betreft. Als je dat vergelijkt met die prachtwijken. Het gaat daar veel slechter. Dat betekent ook dat er heel veel geld naar die prachtwijken gaat en eigenlijk bij ons wat minder. Dat evenwicht zijn we ook hard mee bezig om te bewaren. Want anders gaan wij verloederen. Daar moet je dus wel structureel aandacht voor vragen.

A: Dat lukt ook wel. Er wordt behoorlijk wat inspanning geleverd door coöperaties om de woningvoorraad op peil te houden. Voor openbaar groen op die woonerven.

INTERVIEW WETHOUDER FRITS LINTMEIJER - 30 MEI 2011

Interviewer: (TOM) Heeft u enig idee of de veranderingen die nu al gedaan zijn al resultaten hebben opgeleverd?

Wethouder Frits Lintmeijer: Nou, wat wij zien, maar je weet nooit welke variabele verantwoordelijk is voor welk effect, maar wat wij nu zien is dat op het OV-gebied rondom het Centraal Station, is de afgelopen 5 jaar een stijging van het aantal mensen van 25%. We zien dat de fiets steeds meer gebruikt wordt. Je hebt al bijna – nou niet al bijna... al fietsfiles en stallingsproblemen. Je ziet dat de fiets enorm veel gebruikt wordt.

Als het gaat om buslijnen is het heel divers. Je ziet dat op de dikke lijnen, neemt het busvervoer nog steeds toe. Bus 12 naar de Uithof is het bekendste voorbeeld daarvan. Maar op dunne lijnen zie je dat het afneemt, dus de gemiddelde groei van openbaar vervoer die is dus redelijk vlak. Er zijn dus wel een aantal lijnen, waar het zo druk is geworden dat we het er eigenlijk niet meer in kwijt kunnen.

Interviewer: (TOM) En de reacties van de mensen, buiten het feit dat ze het wel of niet vaker gebruiken, zijn die overwegend positief of negatief, hoort u überhaupt er iets over?

Eh, ja, dé reacties, dat is wel heel erg algemeen, wat ik... We hebben net in het kader van wat we noemen 'het ambitiedocument verkeer en vervoer' of eigenlijk een 'aantrekkelijke en bereikbare stad' hebben we een keer een conversatie gehouden met allerlei geledingen uit de samenleving, het bedrijfsleven, de maatschappelijke instellingen.... Ja: Jan en alleman. En daarin hoor je steeds vaker bij beleidsmakers het geluid van: als je ergens in moet investeren, dan is het in Openbaar Vervoer, in mobiliteitsmanagement, dat doen we met de Kamer van Koophandel. We hebben 23.000 OV-passen uitgegeven aan bedrijven. En eigenlijk zegt iedereen van: je moet je echt concentreren op een paar plekken in de stad waar je economische ontwikkeling toe laat en dat moet je doen in aantrekkelijke locaties, zodat je de mensen ook op die plekken vasthoudt en dat je niet ook nog eens tussen die plaatsen uitbreidt.

Ehm, dat was het voor mij.(TOM)→ Robbert neemt over

Het blijft een mobiliteitsprobleem dat je keuzes moet maken in waar je wel en niet uitbreidt en waar je wel interveniëert en waar niet. Maar goed, u had het net over een aantal actieve bewonersverenigingen in Lunetten, de BOL en de 'Laat Lunetten niet stikken' groep. Maar, in het algemeen, hoeveel waarde hechten mensen aan hun woonlocatie? Aan hún Lunetten zeg maar?

Merkt u dat dat anders is?

Nou wat ik hoor... het was gisteren de dag van het park in Lunetten, en de mensen die ik spreek die vinden Lunetten een fantastische wijk, die vinden ook dat er veel saamhorigheid is, maar dat is met de termen waarmee ik spreek he, dat is geen wetenschappelijk onderzoek, en die zeggen van ja die vonden het wel een zorgpunt dat er steeds meer verkeer komt. Maar over het algemeen is volgens mij de beleving van de wijk heel positief. En de wijkmonitor? Hebben we daar cijfers van beschikbaar over Lunetten? [vraag aan tweede persoon aan tafel, assistent].Ja, er zijn verschillende cijfers.

Lunetten is een gemiddelde Utrechtse wijk. Dingen als groenbeleving staan hoog en mensen maken zich druk over hangjongeren en over geluidsoverlast maar verder is er een best positief beeld zeg maar.

Een heleboel gegevens zijn ook te vinden op Wistudata van de gemeente Utrecht...

Maar wat het over het algemeen is, is dat mensen er met zijn vieren wonen, het is absoluut geen probleemwijk: een gemiddelde wijk, gemiddelde kwaliteit. Dat past heel erg in het beeld van Utrecht en op dat gebied een verbetering van de woonomgeving, maar niet zonder zorgen.

Nee, maar wat je wel veel hoort van de wijk Lunetten, is dat het een hele hoge doorstroom heeft. Kunt u dat bevestigen, dat er veel mensen tijdelijk komen wonen en daarna weer ergens anders naar toe verhuizen?

Nee, wat ik zie, als het gaat om de eensgezinswoningen, dat mensen daar jarenlang wonen, maar ik heb nogmaals geen cijfers, maar dat is het beeld dat ik heb. Wat er wel is, er zijn vroeger HAT-eenheden gebouwd, bedoeld als starterswoningen, dat daar de doorstroom veel groter is, maar daar zijn deze huizen ook voor gemaakt. Ik weet niet of er in de monitor daar cijfers over staan, over verhuisgedrag. [...] Maar volgens mij is dat niet een heel hoog cijfer. Je hebt natuurlijk die HAT-eenheden waar studenten wonen, die rouleren snel. Maar we hebben ook veel mensen die al heel lang in de wijk wonen. En ook het feit dat de woningbouwcorporaties nou een heleboel bezit gaan verkopen in Lunetten, dus er komen 2500 woningen ieder jaar op de markt, dus dat wordt allemaal koop. Alle huur dat vrijkomt wordt gewoon verkocht zeg maar. En dat zal er voor zorgen dat mensen nog langer in de wijk blijven wonen. Als mensen een huis kopen dan blijven ze meestal langer. Dus dat zijn zeker geen alarmerende cijfers over dat mensen hier snel zouden vertrekken ofzo. Het is op het wijkbureau geen onderwerp dat ons bezighoudt, als dat zo zou zijn, dan zouden we dat zeker weten. Maar het is echt hoe wij erop kijken...

Ja, ik vroeg me af hoe uw beeldvorming daarover was.

Lunetten blijft voornamelijk een woonwijk. Dat houdt in dat mensen moeten reizen naar hun werk. Daartoe zijn alle mogelijkheden, vanwege de goede infrastructuur om Lunetten heen. Maar ik zie een tegenstrijdigheid tussen mensen die aan de ene kant gebruik maken van deze infrastructuur en aan de andere kant ontevreden zijn over hun woonomgeving zeg maar, wat betreft het geluid en de milieuvervuiling. Hoe verklaart u deze tegenstrijdigheid?

Nou ja dat is het verschil, wat ik op heel veel plekken zie. We hebben natuurlijk allemaal een enorm goede leefomgeving, maar we zijn er ons niet altijd van bewust dat ons individuele gedrag bijdraagt aan het complexe maatschappelijke probleem.

Dat is precies wat ik bedoel...

En toch, die koppeling die maakt men zo snel niet

Die is lastig te maken...

Die is lastig te maken. Zo is er heel veel onderzoek naar filegedrag, filemijdend gedrag. En heel veel automobilisten die staan niet in de file; de andere mensen zijn de file en zij moeten er langs. Dus er is een.. sociaal psychologisch proces, die cognitieve dissonantie, dat het eigen gedrag een maatschappelijk effect heeft. Ik was toevallig een tijdje geleden bij een bijeenkomst in Voorburg, waar mensen zitten die zeg maar dezelfde problemen hebben als de mensen hier in Lunetten en dan spreek ik na afloop met mensen die dan zeggen van: ja, ik heb zelf ook wel 2 auto's en ja, mijn vrouw gaat elke dag naar Breda en ik naar Amersfoort en we maken er zelf ook gebruik van.

Dus dan zien ze het zelf toch ook in?

Dan zien die mensen het op zó'n moment zelf wel in ja.

Het is wel lastig om daar bewust van te worden.

Het is heel lastig om bewust te worden en er zijn uiteindelijk niet heel veel mensen die zo consistent zijn dat ze daar waar ze zelf last van hebben zelf ook niet meer aan bijdragen. Iedereen rationaliseert zijn eigen gedrag en zijn eigen argumenten.

Okee, nou ik heb nog een laatste vraag: ik heb van diverse bewoners uit Lunetten gehoord dat er wel wat perkeeroverlast ervaren wordt, Is er vanuit de gemeente daar beleid op, of wordt er naar gekeken: hoe bewoners...

Dat hangt er vanaf waarnaar we kijken: We kijken voor nieuwbouw voor een aanscherping van de parkeernormen en in het bestaande stedelijk gebied kijken we toch naar maatregelen om ervoor te zorgen dat mensen toch voor hun eigen huis kunnen parkeren en dat niet vanuit kantoren of vanuit de nieuwbouw ... mensen naar de bedrijven trekken met de auto. Eigenlijk willen we op de lange termijn over op een makkelijke manier om betaald parkeren in te voeren. Want uit allerlei onderzoeken blijkt, en ook uit de praktijk, dat dat de makkelijkste manier en de beste manier is om parkeren te reguleren. Want als je aan mensen vraagt die op redelijke afstand wonen, wil je hier betaald parkeren invoeren, dan roepen ze altijd: 'help nee'. Op het moment dat het toch wel dichtbij komt dan eh...

Het zogenaamde NIMBY effect

Ja. Mensen die aan de randen van de betaald parkeren gebieden wonen die smeken bijna dit bij hun ook in te voeren, want dan neemt de druk bij ons ook weer af.

Maar dan moet je dat telkens blijven opschuiven? [TOM].

Ja en dat werkt om bepaalde redenen. Er is een bepaalde regeling in de stad dat dat langer opschuift. En we zijn een beetje aan het eind van die regeling. Dit om in gebieden zoals Lunetten, waar de druk hoog ligt gewoon te reguleren.

Ja, want Lunetten is in eerste instantie niet opgezet als een wijk waarbij van tevoren rekening is gehouden met een zo'n hoge autodruk?

Nee, de wijk is in de jaren '70 ontworpen...

Met een groen een idee, en dat is nu allemaal aangetast door parkeerplekken, ten koste van de openbare ruimte en het groen?

Nou de groene ruimte hebben we nog wel heel veel in stand weten te houden, maar in de jaren '70 is er van uitgegaan van ,... ik weet niet precies hoeveel het was

1.8 miljoen mensen hadden toen een auto

Precies ja, en dat is nu drie keer zo hoog.

...

Nou, ik denk dat we door de vragen heen zijn, ik wil u hartelijk bedanken voor uw tijd

Zijn er verder nog dingen waar u op terug wilt komen, of iets waar u nog wat over wilt zeggen?

Nee, ik vind zelf het idee dat die dubbelheid in het menselijk gedrag... dat vind ik wel interessant.

Want welke studie doen jullie?

Sociale geografie en Planologie

Okee, vanuit de sociale kant van geografie dan vind ik het wel heel erg interessant om te kijken van hoe kan je nou aan gedragsbeïnvloeding doen zonder te wijzen met het vingertje of..

Dat is bij ons ook het probleem, dat gedragsbeïnvloeding. We probeerden aan de bewoners te vragen van: Hoe kunnen we u ertoe zetten om een ander vervoersmiddel te kiezen, en dat moet je op en dusdanige manier zeggen, zoder dat je gelijk zegt van: u móét veranderen. Maar wel op een manier waaruit je laat blijken dat het 'niet goed' is de bewoner aan het doen is. Dat is heel lastig.

Ja, dat is zo. Ik zeg dat altijd op een bewonersavond, overal eigenlijk: ook als er geklaagd wordt over te hard rijden of fietsers op de stoep en dat soort dingen: Het zijn geen mannetjes van mars die dat soort dingen doen, dat zijn we toch echt allemaal zelf. Help mij om daar wat aan te kunnen doen

Ja, we moeten er met zijn allen verantwoordelijkheid voor gaan dragen als we bepaalde dingen veranderd willen zien.

Nou, nogmaals heel erg bedankt.

--Afsluiting

INTERVIEW DICK ETTEMA - 21 JUNI 2011

Lunetten is ooit ingericht om autoluw te moeten zijn. Autoluwheid wat is dat precies? Weet u daar wat meer over te vertellen? Wat u daar onder verstaat?

Oke, daar zitten twee kanten aan natuurlijk. Je hebt enerzijds de inrichting van een wijk en anderzijds wat mensen doen. Uiteindelijk is het er op gericht, lijkt mij, maar ik ben ook geen expert in wijkinrichtingen en verkeerskundige inrichting van wijken. Uiteindelijk is het er op gericht om beide kanten met elkaar in overeenstemming zijn. Dus dat je het zo organiseert dat er zo min mogelijk in die wijk per auto gereist wordt en dat daardoor andere vormen van vervoer een kans krijgen en daar zit natuurlijk ook een leefbaarheidsaspect aan. Dat het dan veiliger wordt per fiets of te voet dingen te gaan doen met name in de wijk. Dat het veiliger voor kinderen wordt om op straat te spelen. En daar zit een belangrijk welzijnsaspect ook aan lijkt me, dat heeft met gezondheid en obesitas en dat soort dingen te maken. Als je mensen meer wilt laten fietsen en lopen, ik weet niet of dat in Nederland minder speelt maar in het buitenland in Amerika is dat wel een belangrijk thema. Dan is 1 van de dingen waarop je kunt letten de woonomgeving.

Denkt u dan ook dat dat ook lukt met zo een inrichting? Is het mogelijk om mensen via ruimtelijke inrichting ook echt aan te zetten tot andere vervoersmiddelen? Een ander doel was om de publieke ruimte en de private ruimte te koppelen, dat mensen op straat weer collectief bij elkaar komen? Denkt u dat dat mogelijk is?

Ik denk wel dat het mogelijk is om autoverkeer in de wijk terug te dringen. In zijn uiterste vorm kun je het hard organiseren. Als je gewoon zorgt dat je een wijkje hebt dat je alleen ontsluitingswegen hebt die naar parkeerplaatsen leiden en daarbinnen is alles voor lopen en fietsen, dan dwing je het gewoon af zoals in vakantieparken en dergelijke. Maar ook wel door de layout van straten natuurlijk, als je grote brede straten zonder verkeersdrempels nodigen uit tot hard rijden en zorgen dan ook voor extra barrierewerking voor voetgangers en fietsers. En dat is ook wel onderzocht dat mensen die in een fietsgangersvriendelijke omgeving wonen ook dat die ook daadwerkelijk meer lopen en fietsen.

Maar u zegt dat u zich niet echt bezig houdt met de inrichting van de wijk. Maar wel met mobiliteit. Is het meer op grote schaal?

Ja, iets meer op grote schaal. De wijde is 1 punt in het hele mobiliteitsgebeuren. Het begint s'ochtends maar de meeste mensen blijven niet in hun eigen wijk de hele dag. Dus hoe je naar je werk gaat heeft maar een beperkte invloed. Er kan van alles wel zo mooi geregeld zijn met een bushalte vlakbij maar goed als jij werkt ergens langs de snelweg op een kantorenpark, ja, dan kom je daar niet en zul je nog met de auto moeten. Tenzij het dichterbij is om te fietsen maar zelfs dan is het niet zo aantrekkelijk om in dit soort routes te fietsen. Het gaat denk ik meer om de korte afstandsdingen. Dus hoe ga je naar school, doe je je boodschappen in de buurt, omdat je daar redelijk makkelijk heen kunt lopen. Dat soort dingen eigenlijk. En ook op recreatief vlak dat is ook wel onderzocht, het is niet alleen hoe de straten eruit zien maar ook wat voor voorzieningen je hebt. Als je meer groenvoorzieningen hebt op loopafstand dan zijn ook meer mensen geneigd om te gaan wandelen en buiten te recreëren in de eigen wijk. Dus gewoon de dagelijkse wandeling met de hond of kinderen die buitenspelen.

En nu is het ook zo dat de NS die laat meer treinen rijden straks vanaf het station en ze willen de bus ook frequenter laten rijden zodat het aantrekkelijker wordt om het openbaar vervoer te pakken. Denkt u dat dat zou gaan helpen? Of dat dat verschillende groepen wel of niet zou werken?

Meer treinen van Lunetten naar Utrecht Centraal en meer bussen?

Ja.

Ja misschien voor een deel. Met name richting Utrecht Centraal is het natuurlijk wel interessant en is het concurrerend om met het openbaar vervoer te gaan. Het centrum van Utrecht is een ramp met de auto maar ook parkeren is lastig daar. Dus ik denk dat je voor dat segment zeker wat zou kunnen doen. Het ligt er een beetje aan hoeveel mensen nu met de auto naar het centrum gaan zeg maar. Dat is vaak een beetje het probleem, wat ik eigenlijk ook zei, dat binnen de wijk heeft het eigenlijk wel effect want het is meer een generatie effect dan een substitutie effect. Dus als je binnen de wijk fijn kunt lopen is het meer zo dat men extra wandelingen in de wijk maakt maar niet zozeer dat ze autoritten in de wijk, of ergens anders naartoe, vervangen door fiets- of looproutes. Omdat dat van die hele keten afhankelijk is. Maar goed naar het centrum zou dat inderdaad wel zo kunnen werken. Woon-werk verkeer weer hetzelfde verhaal, je kunt natuurlijk nog zoveel treinen door het centrum laten rijden maarja dat is alleen voor de mensen die in het centrum wonen. Dat is ook wel een beetje het probleem met het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag door ruimtelijke ordening. In Amerika is daar ook een stroming geweest en is misschien nog wel "new urbanism" met het idee van door de layout van wijken en door de straatvormen en dergelijke kunnen we mobiliteitsgedrag afdwingen. Deels kan dat maar dan zit dat echt op het lokale volgens mij. En voor de rest er zijn ook dingen als mixed landuse, als je dicht bij huis en kunt wonen en werken en winkelen en recreëren dan hoeft je je wijk niet meer uit dan kun je alles op de fiets doen maar zo werkt dat niet. We leven in de tijd van specialisatie en differentiatie dus banen worden steeds specialistischer naarmate mensen hoger opgeleid worden. Mensen worden kieskeuriger zeg maar wat betreft consumptie en lifestyle. Die kleding wil ik maar kan ik hier niet kopen maar moet ik daar kopen of ik heb zin in gebak maar nu weet ik dat ergens anders weer een hele speciale bakker zit. Dat idee zeg maar.

Dus men is bereid om meer afstand af te leggen tegenwoordig, dat is wel de trend?

Dat is in ieder geval de trend van de afgelopen decennia. Ik weet niet hoe dat de laatste jaren gegaan is. Eigenlijk wat je ziet is dat er niet meer verplaatsingen gemaakt worden maar wel verdere verplaatsingen maar goed nu wordt het een heel algemeen verhaal, deels zitten daar een aantal versterkende factoren. Hogere inkomens omdat vrouwen meer zijn gaan werken en daardoor meer autobezit. Maar omdat vrouwen zijn gaan werken moet er meer gecombineerd worden. Dingen kopen op weg naar huis, kinderen afzetten, nou dat gaat makkelijker met de auto. En aan de ruimtelijke kant zie je concentratie, grotere ziekenhuizen, dan heb je er minder maar je moet er wel verder naar rijden om er naartoe te komen. Onderwijsinstellingen precies hetzelfde. En dat wordt weer mogelijk gemaakt omdat mensen auto's hebben. De vraag is dan wat je nog in je wijkje kunt doen en waar je je dan op moet richten.

Ja, precies. We hebben zo'n scholencluster midden in Lunetten en daar is het elke ochtend in de spits en s'avonds iedereen op elkaar, alle ouders die hun kinderen snel afzetten met de auto. Terwijl die straatjes daar er zijn nauwelijks parkeerplaatsen?

Nee precies en dan wordt het dus voor mensen die wel met de fiets komen onveilig omdat al die auto's er zijn dus worden ze misschien ook met de auto afgezet. Maar goed dat zijn wel concrete punten daar zou je wel iets aan kunnen doen door juist in die routes naar school vanuit een aantal lokaties, door die te verbeteren met vrije fietsroutes die heel duidelijk gemarkeerd zijn. En door het parkeren bij die school beter te reguleren. Misschien kun je dan toch het fietsen en het zelfstandig fietsen van kinderen aantrekkelijker maken. Ik denk ook wel dat het op segmenten gericht is. Bijvoorbeeld voor die ouderen die geen eigen vervoer hebben dan zouden die bussen en treinen wat op kunnen leveren. Maar dan is het meer weer generatie, mogelijk maken van ritten die nu niet plaatsvonden, maar niet zozeer vervanging van autoritten door...

U noemde ook substitutie geloof ik...

Ja, substitutie is zeg maar van eerst ging ik met de auto en nu ga ik met de bus. En generatie wil zeggen van nou voorheen zou ik thuisblijven maar nu die bus rijdt ga ik de stad in of ergens anders naartoe.

Lunetten heeft die autoluwe structuur van de wijk, is dat dan ook een reden voor mensen om daar te gaan wonen? Gaan mensen ergens wonen afhankelijk van hoe zij zich vervoeren?

Dat is wisselend, er is maar een hele kleine groep die zijn woonsituatie kiest met mobiliteit als voornaamste reden zeg maar. Ik denk dat dat meestal mensen zijn die in de binnensteden gaan wonen. Die zeggen van ik wil stedelijk leven, ik heb geen auto nodig, dat heb je daar vaker en ik kan daar alles lopend, fietsend en lokaal met het openbaar vervoer doen zeg maar. Maar ook daarvan heeft nog een groot gedeelte wel een auto. Daarbuiten is het volgens mij minder een issue omdat vrijwel alle huishoudens minstens 1 en vaak 2 auto's en dat maakt zeker binnen de randstad dat je gewoon overal kunt wonen en alles kunt bereiken wat je wilt. Dus dan is het vaak iets dat er bij komt, het is meegenomen als er nog een bushalte is maar meestal niet. Het is wel altijd de discussie van stel wat als we het nu anders gaan inrichten, gaan mensen zich dan anders verplaatsen maar het tegenargument is dan van ja maar mensen houden daar rekening mee in hun woonlocatie. Dat is dan ruimtelijke zelfselectie.

Oke, wij vonden dat 60% van de huishoudens bezaten een auto, is dat dan als je kijkt naar andere wijken of naar het gemiddelde is dat dan veel of weinig.

Die cijfers heb ik niet helemaal paraat maar het blijft nog steeds stedelijk en voor hoever ik Lunetten ken is het ook sociale huursector voor een vrij groot deel met kleinere woningen? En ik denk dat dat ook samenvalt met lagere inkomens en met minder autobezit en Utrecht is gewoon een stad met een behoorlijke dichtheid en dat zal tot een lager autobezit leiden als je dat afzet tegen een gemeente als Nieuwegein of Bunnik of dat soort plaatsen.

En zijn er vergelijkbare wijken in Nederland naar u weet als Lunetten, want het is toch gebouwd in een tijd waar de auto heel belangrijk werd. En het ligt relatief ver van het centrum af en dan zou je

zeggen dat het voor auto's wordt gebouwd en dat zie je vaker bij wijken die uit die periode komen. Is lunetten daarin uniek?

Ja Houten is eigenlijk ook opgezet als fietsplaats, wanneer zou dat bedacht zijn waarschijnlijk ergens in de jaren 70, begin jaren 80. Ik denk dat het een beetje vergelijkbaar is. Houten heeft als ik het me goed herinner het principe van een randweg die alles ontsluit met instekende dingen met een goede fietsontsluiting. Met een station ergens in het midden.

Maar dat is toch vooral een VINEX-huizen, of is het centrum ook jaren 80?

Ja Houten is eigenlijk helemaal nieuw uit de grond gestampt, ergens staat nog wel een boerderij een hele kleine kern. Zeg maar 90% nieuw en vanuit die gedacht vorm gegeven. Er zijn er vast nog wel meer maar zoals ik zei zit ik niet echt in het raakvlak van ontwerp en gedragsbeïnvloeding. En misschien is dat deels ook wel wensdenken geweest van als we het dan maar zo doen dan komt het allemaal wel goed. Maar de realiteit is natuurlijk dat ook gewoon mensen met eerst met 1 auto en later gezinnen met 2 auto's er op een gegeven moment ook compromissen gedaan zijn. Wat je natuurlijk wel ziet dat bij de ontwikkeling van wijken gestuurd is op de parkeernorm vanuit de beleidsperspectief van we willen gewoon niet te veel auto's dus zetten we de parkeernorm laag, parkeerplaatsen per woning. Maar mensen kopen toch die auto en die wordt toch ergens neergezet, in plaats van in de parkeerplaatsen in de straten of in groenstroken of weet ik veel wat voor plekken die er niet voor bedoeld zijn en dat komt de leefbaarheid ook niet ten goede.

Het is de vraag of het überhaupt wel heeft gewerkt, het koppelen van inrichting van een wijk en gedrag, of dat het altijd een wensbeeld is geweest...

Ja dat geldt misschien een beetje voor het hele verkeers- en vervoersbeleid dat sinds jaren 70 lag de nadruk heel erg op matiging van autoverkeer voor redenen van duurzaamheid en files te voorkomen mensen het OV in krijgen. En dat is natuurlijk altijd een beetje vechten tegen de bierkaai geweest, tegen de ontwikkelingen die ik net noemde, maatschappelijke en economische ontwikkelingen. En dat is in de praktijk ook niet echt gelukt ook omdat er andere belangen zijn. Lokatiebeleid voor bedrijven was ook gericht van bedrijven in eerste instantie met een publieksfunctie bij OV stations ook in binnensteden. Maar goed als een gemeente zo een bedrijf wil binnenhalen dan zegt zo'n bedrijf van ik wil ook wel een parkeergarage met zo veel parkeerplaatsen en dan gebeurt dat vaak toch vanwege de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid. Terwijl dat natuurlijk niet het idee achter het beleid was want dan komen mensen alsnog met de auto naar hun werk toe. En dat zie je in wijkontwikkeling denk ik ook wel terug. De ontwikkelaar wil ook zijn woningen verkopen dus die zal er ook voldoende parkeergelegenheid bij willen hebben. Hij zal het typen huizen willen verkopen dat goed verkoopt ook als dat wat lagere dichtheden zijn.

Heeft u nog interessante aanvullingen op dit gesprek?

Nou ja ik denk dat het meeste wel aan de orde gekomen is. In zijn algemeenheid moet ik zeggen dat er wel onderzoek is gedaan naar de relatie tussen ruimtelijke omgeving en verplaatsingsgedrag en is die relatie niet erg sterk. In het ene geval vind je wel iets in het andere geval niets er zitten ook

toevalscomponenten in en het is erg nauw in wat je meet. Je kunt niet zeggen door de inrichting verminder ik de automobiliteit. Of je het hebt over het aantal autokilometers of het aantal ritten of is het zo dat het niks met autoritten of kilometers te maken heeft maar wel meer fietskilometers genereert. Dat ligt allemaal erg subtiel en dan kan het ook nog om allerlei verschillende dingen gaan. Het kan gaan om een echte vorm van de wegstructuur van de wijk, dus heb ik een grid of heb ik hofjes dat maakt verschil. Het kan zelfs zo ver gaan dat het ontwerp van de woning, garage aan de voorkant of achterkant en moet ik eerst met mijn fiets eerst door een of ander steegje achteraf om op de hoofdweg te komen. er zijn ontzettend veel aspecten waar je naar kunt kijken. En als je het allemaal samenbrengt dan vind je wel effecten. Maar dat heeft ook te maken denk ik met hoe je het autoalternatief belemmert zeg maar, en dan heeft het ook nog niet alleen met de wegstructuur te maken maar ook met de ruimtelijke ordening. Als je je winkels in de wijk hebt zoals in Nederland dan ga je daar wel met de fiets naartoe maar net als in Amerika alleen maar malls buiten de stad in het weiland wordt het weer een heel ander verhaal. Dus het moet allemaal samenkomen om daar iets te kunnen doen. En het heeft ook nog te maken denk ik in wat je nastreeft, wil ik echt het mobiliteitsgedrag veranderen of wil ik gewoon de beleving van de mensen in mijn wijk verbeteren. Is het beter een wolkenbol, beloopbare wijk, te wonen. Vinden mensen dat prettiger en hebben ze dan meer sociale interactie bijvoorbeeld dan in wijken met echt een barriere. Dus het is denk ik van belang om precies te zijn in wat je precies wilt onderzoeken.

Hebben mensen in een beloopbare wijk dan ook echt meer interactie?

Niet dat ze dan ineens iedere dag bij elkaar op bezoek gaan, sociale interactie moet je ook wat ruimer zien, van groet je mensen op straat. Het heeft wel invloed op de beleving van de wijk.

Speelt veiligheid hier dan ook een rol?

Over het algemeen versterkt dat elkaar, als er meer sociale interactie is is er ook meer sociale controle en wat het meest onveilig is is het idee van functiescheiding uit de jaren 60, bijlmer, groen apart, wonen apart, infra apart wordt als het meest onveilig ervaren volgens mij.



Enquête mobiliteit in Lunetten

Beste meneer/mevrouw,

Voor u ligt de enquête mobiliteit in Lunetten. Deze enquête wordt gebruikt voor een onderzoek naar mobiliteit in Lunetten, uitgevoerd vanuit de Faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. Het is de bedoeling dat de enquête wordt ingevuld door de hoofdbewoner/bewoonster van dit adres. De enquête kan in ongeveer *10-15 minuten ingevuld worden*. **Met uw gegevens wordt vertrouwelijk omgegaan: ze blijven anoniem en worden alleen voor dit onderzoek gebruikt.**

Er worden zowel open vragen als meerkeuze vragen aan u voorgelegd. Het is de bedoeling dat u bij de open vragen kort en bondig antwoordt. Bij meerkeuze vragen kleurt u de antwoordmogelijkheid in: *maximaal één optie inkleuren*. Als u een antwoord wilt verbeteren, zet dan een duidelijk kruis door het eerder geselecteerde antwoord en kleur het nieuwe antwoord in.

Alvast hartelijk bedankt voor uw medewerking

Voorbeeldvraag. 1

Hoeveel kinderen heeft u?

- Geen kinderen
- 1 Kinderen
- 2 of meer kinderen

U kleurt het door u gekozen antwoord in.

Voorbeeldvraag. 2

Hoeveel kinderen heeft u?

- Geen kinderen
- 1 Kinderen
- 2 of meer kinderen

Bij een foutief ingevuld antwoord zet u een kruis door het foute antwoord en kleurt u het juist antwoord in.

Donderdag 30 juni zullen de resultaten van het onderzoek worden gepresenteerd aan geïnteresseerden. De bijeenkomst zal plaatsvinden **om 19:30 uur in de Musketon** aan

aan de Hondsrug nummer 19. U kunt aan het einde van de enquête aangeven of u deze bijeenkomst wilt bijwonen.

Wilt u meer weten over het onderzoek?

Neem dan contact op met:

R. Neijenhuis – r.i.p.neijenhuis@students.uu.nl

De begeleider van dit onderzoek is dhr. Minnema MSC - J.Minnema@geo.uu.nl –

030-2533538

Eerst enkele vragen over uzelf:



1. Wat is uw geslacht?
 - Man
 - Vrouw

2. Wat is uw geboortjaar?
.....

3. Wat is uw postcode? Vul alstublieft de laatste twee letters in.
.....

4. Heeft u een koopwoning?
 - Ja
 - Nee

5. In welk jaar bent u in Lunetten komen wonen?
.....

6. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?
.....

7. Wat is uw huishoudensamenstelling?
 - Alleenstaand
 - Samenwonend / gehuwd, zonder thuiswonende kinderen
 - Samenwonend / gehuwd, met thuiswonende kinderen
 - Éénoudergezin
 - Studentenhuis
 - Overig, namelijk

8. Zijn er thuiswonende kinderen jonger dan 12 jaar binnen uw huishouden?

- Ja
- Nee

9. Op welke politieke partij heeft u bij de laatste landelijke verkiezingen gestemd?

- | | | |
|----------------------------|------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> VVD | <input type="radio"/> D'66 | <input type="radio"/> Overige partijen |
| <input type="radio"/> PvdA | <input type="radio"/> Groenlinks | <input type="radio"/> Niet gestemd / blanco |
| <input type="radio"/> CDA | <input type="radio"/> SP | <input type="radio"/> Ik wil dit niet zeggen |
| <input type="radio"/> PVV | <input type="radio"/> Christenunie | |

10. Wat is uw hoogst voltooide opleiding?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Geen opleiding | <input type="radio"/> MBO |
| <input type="radio"/> Lagere school, basisschool | <input type="radio"/> HAVO, VWO, Atheneum, Gymnasium, HBS |
| <input type="radio"/> LBO (LTS, LEAO, LHNO, etc.) | <input type="radio"/> HBO, Universitair |
| <input type="radio"/> MAVO, MULO | <input type="radio"/> Anders, namelijk |
| <input type="radio"/> VMBO | |

11. Wat is uw huidige arbeidssituatie?

- Werkend
- Niet-werkend
- Studerend
- Werkend/studerend

12. Indien uw huidige arbeidssituatie werkend of werkend/studerend is, hoeveel uur per week werkt u dan?

.....

13. Heeft uw partner een vaste baan voor meer dan 12 uur per week?

- Ja
- Nee
- Niet van toepassing

14. Wat is het totale netto-maandinkomen van uw huishouden?

- €1500 of minder
- €1501- €3000
- €3001 of meer

15. Heeft u een auto tot uw beschikking?

- Ja, in (gedeeld) eigendom
- Ja, een huurauto
- Nee

16. Wat is voor u het belangrijkste vervoersmiddel? *(noteer voor de vervoersmiddelen een cijfer van 1 t/m 5 in volgorde van belangrijkheid, waarbij 1 staat voor meest belangrijk en 5 voor minst belangrijk)*

- Auto.
- Fiets / brommer / scooter
- Trein
- Bus / tram
- Lopend

De volgende vragen hebben betrekking op de geplande verbreding van de A12/A27 en de geplande uitbreiding van de spoorlijn Amsterdam – Den Bosch.

17. Bent u actief bezig (geweest) met het verkrijgen van informatie over de geplande infrastructurele uitbreidingsplannen? *(omcirkel wat voor u van toepassing is).*

a) A12/A27: ja/nee

b) Spoorbaan: ja/nee (indien nee op beide antwoorden, ga door naar vraag 20)

18. Bent u wel eens naar een informatiebijeenkomst over de infrastructurele uitbreidingsplannen geweest? *(omcirkel wat voor u van toepassing is).*

a) A12/A27: ja / nee

b) Spoorlijn: ja / nee

19. Bent u lid van een bewonersvereniging/belangengroep die zich bezig houdt met de geplande infrastructurele uitbreidingsplannen?

Ja

Nee

20. Hoe zou u uw eigen kennisniveau met betrekking tot de infrastructurele uitbreidingsplannen omschrijven?

Zeer laag

Laag

Niet laag /
niet hoog

Hoog

Zeer hoog

21. Wat is uw houding ten opzichte van de geplande uitbreiding van de A27?

Zeer negatief

Negatief

Niet negatief /
niet positief

Positief

Zeer positief

22. Wat is uw houding ten opzichte van de geplande uitbreiding van de spoorbaan langs Lunetten?

Zeer negatief

Negatief

Niet negatief /
niet positief

Positief

Zeer positief

23. Benoem wat voor u het belangrijkste nadeel is van de infrastructurele uitbreidingen rondom Lunetten?

a) A12/A27:

b) Spoorbaan:

24. Benoem wat voor u het belangrijkste voordeel is van de infrastructurele uitbreidingen rondom Lunetten?

a) A12/A27:

b) Spoorbaan:

25. Hoe lang bevindt u zich gemiddeld per dag buiten de wijk (in uren)?

- Minder dan 1 uur
- 1-3 uur
- 4-6 uur
- 7-9 uur
- Meer dan 9 uur

26. Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen:

	Zeer oneens	Oneens	Niet oneens / niet eens	Eens	Zeer eens
a) De snelweg (A12 en/of A27) ligt dicht bij mijn woning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b) De spoorbaan (Amsterdam – Den Bosch) ligt dichtbij mijn woning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

De volgende vragen hebben betrekking op uw gebruik van het openbaar vervoer

27. Geef antwoord op de volgende vragen:

	Niet	1-5 keer	6-10 keer	11-15 keer	16-20 keer	Meer dan 20 keer
a) Hoe vaak heeft u de afgelopen maand gebruik gemaakt van het openbaar vervoer?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b) Hoe vaak heeft u de afgelopen maand gebruik gemaakt van de openbaar vervoer aansluitingen in de wijk Lunetten? (bushaltes en NS-station)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c) Hoe vaak heeft u de afgelopen maand gebruik gemaakt van de bus voor verplaatsingen binnen de wijk Lunetten?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Wanneer het aantal vertrekkende treinen (in de richting van zowel Utrecht Centraal als Den Bosch) van 4 naar 6 treinen per uur toeneemt, zou ik vaker gebruik maken van de trein.

- Zeer oneens
 Oneens
 Niet oneens/
niet eens
 Eens
 Zeer eens

De komende vragen hebben betrekking op het vervoersmiddel dat u gebruikt om de afstand tussen de woon- en werklocatie af te leggen.

29. Wat is de postcode van uw werklocatie? Indien u deze niet weet, vult u dan de straat en plaats in.

.....

.....

- Ik heb geen vaste werkplek

30. Met welk vervoersmiddel legt u de grootste afstand af tussen de woon- en werklocatie?

- Auto
- Fiets/ Brommer / Scooter
- Bus
- Trein
- Lopend
- Anders, namelijk ...

Indien u bij vraag 30 een ander antwoord dan de auto heeft ingevuld, kunt u verdergaan bij vraag 33.

31. a) In het afgelopen jaar zijn de brandstofprijzen met 15 procent gestegen. Bent u om deze reden het afgelopen jaar op een ander vervoersmiddel overgestapt dan de auto?

- Ja, vult u dan ook vraag 31b in.
- Nee , gaat u dan verder met vraag 32.

b) Op welk vervoersmiddel bent u overgestapt?

- Bus
- Trein
- Fiets
- Lopend
- Anders, namelijk ...

32. a) Ik zou op een ander vervoersmiddel overstappen wanneer de brandstofprijzen het komende jaar met 30 procent zouden stijgen.

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet oneens/
niet eens
- Eens
- Zeer eens

b) Op welk vervoersmiddel zou u overstappen?

- Bus
- Trein
- Fiets
- Lopend
- Anders, namelijk

33. Welke factor speelt de grootste rol voor u bij de keuze voor een vervoersmiddel tussen de woon- en werklocatie?

- Comfort
- Milieuoverwegingen
- Kosten
- Reistijd
- Anders, namelijk

34. a) Mijn kennis op het gebied van alternatieve vervoersmiddelen naar mijn werk is te beschrijven als:

- Zeer laag
- Laag
- Niet laag / niet hoog
- Hoog
- Zeer hoog

b) Mijn kennis op het gebied van openbaar vervoer in Utrecht is te beschrijven als:

- Zeer laag
- Laag
- Niet laag / niet hoog
- Hoog
- Zeer hoog

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen:

Zeer oneens

Oneens

Niet oneens / niet eens

Eens

Zeer eens

35. Ik ben bereid over te stappen op een ander vervoersmiddel wanneer er in mijn ogen een goed alternatief komt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
36. Ik maak gebruik van mijn huidige vervoersmiddel omdat het onderdeel van een gewoonte is.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
37. Ik maak gebruik van mijn huidige vervoersmiddel omdat ik het gevoel heb dat ik geen andere mogelijkheid heb.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

De volgende vragen hebben betrekking op de autoluwheid van Lunetten en uw ervaring hiervan.

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen:

Zeer oneens

Oneens

Niet oneens / niet eens

Eens

Zeer eens

38. De intensiteit van het verkeer in de wijk Lunetten ervaar ik als rustig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
39. De intensiteit van het verkeer in de straat waar ik woon ervaar ik als rustig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
40. Ik ervaar parkeeroverlast in de wijk Lunetten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
41. Ik ervaar parkeeroverlast in de straat waar ik woon.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. Indien u overlast ervaart van de intensiteit van het verkeer in de wijk Lunetten, zou u dan kunnen aangeven op welke locatie en wanneer (op welke dag en welk dagdeel) dit is.

Wanneer u geen overlast ervaart vult u NVT in

.....

.....

.....

43. Indien u parkeeroverlast ervaart in de wijk Lunetten, zou u dan kunnen aangeven op welke locatie en wanneer (op welke dag en welk dagdeel) dit is.

Wanneer u geen overlast ervaart vult u NVT in

.....

.....

.....

44. De wijk Lunetten is opgezet vanuit de 'autoluwe' visie. Een aantal kenmerken hiervan zijn: een uitgebreid voet/fietspadennetwerk, aanwezigheid openbaar groen, het doorgaande verkeer over de ringweg, de vaak doodlopende woonerven/hofjes en de OV-aansluitingen (bus/trein). Hoeveel waarde hecht u aan deze 'autoluwe' visie? *(Geef een cijfer van 1 t/m 5, waarbij 5 de hoogste waarde heeft)*

.....

De volgende vragen hebben betrekking op de woon- en werklocatie in relatie met de mobiliteit

Hoe belangrijk vindt u de volgende factoren voor uw woonlocatie? *(Geef elk van de factoren een cijfer tussen 1 en 10 (1=totaal onbelangrijk, 10=zeer belangrijk)).*

45.

Factoren	Cijfer
Nabijheid van voorzieningen	
Voldoende infrastructuur	
Aantrekkelijk voor kinderen	
Autoluwe wijk	
Nabijheid van werk.	

De volgende vragen schetsen een paar scenario's. Geef bij elk van de scenario's aan wat u zou doen.

46. U krijgt een nieuwe baan aangeboden met een 15% salarisverhoging. Is dit een reden voor u om te verhuizen uit Lunetten?

- Ja
- Nee

47. U krijgt een nieuwe baan, met fantastische collega's. Is dit een reden voor u om te verhuizen uit Lunetten?

- Ja
- Nee

48. Uw werktijden verbeteren aanzienlijk. Is dit een reden voor u om te verhuizen uit Lunetten?

- Ja
- Nee

49. Uw reistijd naar uw werk neemt aanzienlijk af. Is dit een reden voor u om te verhuizen uit Lunetten?

- Ja
- Nee

50. Stel: u gaat verhuizen. Houdt u rekening met uw huidige werklocatie, of kiest u een baan die beter bij uw nieuwe woonlocatie past? (*Voorkeur invullen*)

- Ik houd rekening met mijn huidige baan
- Ik pas mijn baan aan

51. Wat zou voor u absoluut een reden zijn om uit Lunetten te verhuizen met betrekking tot uw baan?

.....

52. Wat vindt u belangrijker bij de keuze voor een nieuwe baan: Uw woonlocatie of de eigenschappen van uw baan?

- Woonlocatie
- Eigenschappen baan

53. Hoe belangrijk vindt u onderstaande factoren bij de keuze van u nieuwe baan?

(Geef elk van de factoren een cijfer tussen 1 en 10 (1=totaal onbelangrijk, 10=zeer belangrijk).

Factoren	Cijfer
Werktijden	
Salaris	
Collega's	
Reistijd	
Carrièremogelijkheden	
Aansluiting bij opleiding	
Werklocatie partner	

54. Geef een cijfer van 1-10 voor wonen in Lunetten

.....

Dit is het einde van de enquête. Hartelijk dank voor uw medewerking!

Tot slot, zou u aan willen geven of u van plan bent de presentatie van de eindresultaten bij te wonen op 30 juni in buurthuis de Musketon? Laat in dat geval uw emailadres achter op de adreslijst van de enquêteur.

- Ja,
- Nee