

Verkeersveiligheid, brommeroverlast en parkeren

Resultaten

In opdracht van
Gemeente Houten



ADV Market Research
Willem Arntszlaan 115 C
3734 EE Den Dolder
www.adv-mr.com

februari 2012
Rianne van Beek MSc

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Achtergrond	4
Samenvatting en conclusies	6
1. Verkeersveiligheid	8
2. Parkeren	14
Bijlage I – Profiel respondenten	18
Bijlage II – Processtatistieken	19
Bijlage III: Onveilige situaties in Houten	20
Bijlage IV: extra tabellen	22
Bijlage V - Vragenlijst	24

Achtergrond

Aanleiding onderzoek

In juni 2011 heeft de gemeente Houten het nieuwe Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2011-2015 vastgesteld. Dit plan gaat in op vijf veiligheidsthema's. Een belangrijke basis voor het IVP is de Leefbaarheidsmonitor. In dit onderzoek worden aan inwoners van Houten vragen gesteld over de leefomgeving en de veiligheid in Houten.

Uit de Leefbaarheidsmonitor van 2010 is gebleken dat inwoners **verkeersveiligheid** een belangrijk issue vinden. Naast verkeersveiligheid komt in de Leefbaarheidsmonitor **parkeren** als aandachtspunt naar voren. Dit onderwerp wordt in 2012 door de gemeente uitgewerkt in een parkeervisie.

Door de Leefbaarheidsmonitor heeft de gemeente Houten inzicht gekregen in de knelpunten die inwoners ervaren. Deels zijn deze knelpunten al verwerkt in beleid, deels is dit beleid nog in ontwikkeling. Om het beleid te ondersteunen en verder te ontwikkelen, heeft de gemeente extra input van haar inwoners nodig. Zij wil graag weten hoe Houtenaren de verkeersveiligheid, het parkeren en de brommeroverlast in de gemeente ervaren.

Methode onderzoek

Voor dit onderzoek zijn alle leden van het burgerpanel (1.257 leden) uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. In de periode 24 november tot en met 11 december hebben 698 leden deelgenomen (respons: 56%). Daarmee is het onderzoek voldoende representatief. In bijlage 1 wordt een profiel gegeven van de respondenten.

De resultaten worden gerapporteerd op totaalniveau. Daarnaast wordt er gekeken naar verschillen op basis van achtergrondgegevens zoals wijk, leeftijd en geslacht. Wanneer zich significante verschillen voordoen, worden deze vermeld.

Opzet rapportage

In het hoofdstuk conclusie en advies worden de belangrijkste resultaten weergegeven. Hierbij wordt ook kort aangegeven welke zaken nadere aandacht verdienen.

De resultaten zijn gerapporteerd in twee hoofdstukken: Verkeersveiligheid en Parkeren. De resultaten met betrekking tot brommeroverlast worden in het hoofdstuk verkeersveiligheid behandeld.

Samenvatting en conclusies

Om het beleid van de gemeente Houten op het gebied van verkeersveiligheid en parkeren (Verkeersveiligheidsplan 2011-2015, Parkeervisie 2012) verder te kunnen ontwikkelen, aanscherpen en eventueel bijstellen, zijn de leden van het Burgerpanel gevraagd naar hun ervaringen wat betreft de volgende drie onderwerpen: verkeersveiligheid, brommeroverlast en parkeren.

Verkeersveiligheid

Algemeen beeld van Houtense verkeersveiligheid goed

In 2010 werd de verkeersveiligheid door burgers als eerste aandachtspunt benoemd (Leefbaarheidsmonitor 2010). Eind 2011 waarden de Houtenaren de verkeersveiligheid in hun gemeente met een 7,4. Slechts 5% van de Houtenaren geeft de verkeersveiligheid in algemene zin een onvoldoende. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat in de Leefbaarheidsmonitor 'te hard rijden' de voornaamste reden bleek te zijn van ontevredenheid over de verkeersveiligheid (28% van de inwoners zei hiermee vaak te worden geconfronteerd *in de eigen buurt*). Ook in dit Burgerpanelonderzoek is men met name kritisch over de verkeersveiligheid in de eigen directe omgeving. 17% geeft een onvoldoende voor de verkeersveiligheid in de eigen straat. 85% van de Houtenaren wijst een onveilige verkeerslocatie/ -situatie aan in de eigen gemeente. Vaak is dit dicht bij huis of op een plek waar men vaak komt.

Bijna de helft van de genoemde locaties bevindt zich in het centrum. Deels kan dit worden verklaard uit het feit dat het centrum frequent door een brede groep Houtenaren wordt bezocht en het gebied daarmee ook meer verkeersdruk kent.

Binnen het centrum worden de rotonde bij de Molen en het Rond als grootste knelpunten ervaren. De vele verkeersstromen zorgen voor onoverzichtelijkheid. Bij het Rond wordt daarbij met name gewezen op de onduidelijke scheiding tussen fiets- en voetgangersgebied. Ook bij andere onveilige situaties speelt onoverzichtelijkheid een belangrijke rol als het gaat om veiligheidsbeleving.

Houten fietsstad vraagt aandacht voor kwetsbaarheid fietser in verkeer

In 2008 werd Houten door een jury tot fietsstad bekroond. 83% van de Houtenaren geeft aan dat de verkeersveiligheid voor fietsers (zeer) goed is. De promotie van het fietsen leidt er echter ook toe dat het vaak juist de vele (kwetsbare) fietsers zijn die gevaar in het verkeer lopen (72% vindt onveilige locaties met name onveilig voor fietsers). Fietsers komen op bepaalde locaties uit allerlei richtingen en hierdoor raken andere weggebruikers soms het overzicht kwijt.

Wat gaat goed?

- ◆ De ervaren algemene verkeersveiligheid in Houten: rapportcijfer 7,4. Fietsers voelen zich over het algemeen veilig.

Wat kan beter?

- ◆ Dichter bij huis is de Houtenaar kritischer over de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid in de eigen straat wordt met een rapportcijfer: 7,0 beoordeeld. Onveilige situaties/ locaties worden vaak dicht bij huis aangewezen.
- ◆ Belangrijkste black spots: Rtonde De Molen en omgeving Het Rond.
- ◆ Onoverzichtelijkheid is een vaak benoemd probleem. Met name fietsers zijn in die omstandigheden kwetsbaar. Aanpassing van de infrastructuur zoals ontwerp, toevoeging van wegmarkeringen, verkeersborden en stoplichten, alsook betere controle, kunnen in dergelijke omstandigheden bijdragen aan meer veiligheid. De meest passende oplossing is natuurlijk situatieafhankelijk.
- ◆ Overlast door brommers: hard rijden, hinderen andere verkeersdeelnemers en geluids-overlast. Mogelijke oplossingen: betere controle, aanleggen van meer obstakels (hogere stoepranden, hekjes, etc.) en duidelijke scheiding fiets- en voetgangersgebieden.
- ◆ Segway, fietstaxi, electrocar: het liefst alleen toegang op fietspaden.

Overlast van brommers komt veel voor

De fietsers zijn niet de enige gebruikers van het fietspadennetwerk. Brommers en scooters maken hier ook veelvuldig gebruik van. 37% van de Houtenaren ervaart overlast van brommers en scooters. De overlast heeft bijna altijd te maken met te hard rijden (96%), gevolgd door het hinderen van fietsers (72%) en geluidsoverlast (70%). De overlast van brommers komt bovendien frequent voor. Het merendeel van degenen die overlast ervaren, zegt hier ten minste wekelijks last van te hebben, de helft zelfs dagelijks. Met name (pizza)koeriers zorgen voor overlast. Het controleren op specifieke punten (zoals het Rond, de Schaft) zou hier tot verbetering kunnen leiden.

Alternatieve voertuigen liefst op het fietspad

De Seyway, fietstaxi en electrocar zijn nu op zowel rijbaan als fietspad toegestaan, maar Houtenaren zien deze het liefst alleen op het fietspad. Door deze vervoersmiddelen te beperken tot alleen het fietspad, zal de overzichtelijkheid van de verschillende verkeersdeelnemers wellicht kunnen toenemen, alhoewel de verkeersveiligheid voor fietsers hierdoor mogelijk meer in het geding komt.

Parkeren in de eigen buurt

Ruim de helft van de Houtenaren (56%) is (zeer) tevreden over de parkeergelegenheid in de eigen buurt. Ongeveer een kwart (23%) van de Houtenaren is echter (zeer) ontevreden. Het gros van de Houtenaren kan de auto op eigen terrein en/of dicht bij huis parkeren, voor een kwart ligt dit wat verder van het eigen huis. In de wijk Noordoost geeft men relatief vaak aan dat de dichtstbijzijnde parkeerplek wat verder ligt. De acceptabele afstand van het eigen huis tot een parkeerplek is gemiddeld 110 meter of 2,8 minuten.

Een kwart van de Houtenaren die op een openbare plek de auto moeten parkeren, geeft aan minstens één dag per week geen parkeerplek op acceptabele loopafstand te kunnen vinden. Niet verwonderlijk zijn deze Houtenaren vaker ontevreden over de parkeergelegenheid in Houten (78% ontevreden). Parkeerproblemen komen het vaakst voor in de vroege avonduren.

Meerderheid wil geen extra regels en vergunningen voor parkeren, wel enige steun voor strengere handhaving van huidige regels

Driekwart van de Houtenaren (76%) is blij dat in Houten niet alles met vergunningen en zones wordt gereguleerd en wil dit vooral zo houden. Slechts een minderheid steunt het idee om parkeerproblemen te reguleren door middel van vergunningen en zones, het invoeren / uitbreiden van zones voor kortparkeren of het invoeren van parkeren voor vergunninghouders. Ruim de helft geeft wel aan dat de nu bestaande regels met betrekking tot parkeren strenger moeten worden gehandhaafd.

Wat gaat goed?

- ◆ Kleine meerderheid tevreden over parkeergelegenheid.
- ◆ Meerderheid kan bijna altijd een parkeerplek vinden.

Wat kan beter?

- ◆ Strengere handhaving bestaande regels.

Liever niet doen

- ◆ Houtenaren zijn blij dat niet 'alles' in Houten met betrekking tot parkeren met vergunningen en zones wordt gereguleerd.

Mensen die parkeerdruk ervaren, claimen meer dan anderen de dichtstbijzijnde parkeerplek voor het eigen huis. Zij wijken echter niet af in de mate waarin zij al dan niet meer regulering of handhaving wensen.

Steun voor groen beleid ten aanzien van parkeren, maar niet onverdeeld

Ondanks de ontevredenheid over parkeergelegenheid bij een deel van de bevolking, lijkt er een lichte voorkeur te bestaan voor het behoud van groen / speelgelegenheid (43%) boven het aanleggen van meer parkeerruimte (34%). Maar Houtenaren die parkeerdruk ondervinden, steunen veel vaker het idee om meer parkeerruimte aan te leggen in de eigen straat (63% is daarvoor). 44% van de Houtenaren steunt het beleid om het bezit van een tweede of derde auto terug te dringen door het aanbieden van meer deelauto's. Ook als dit betekent dat een parkeerplaats vlak bij of voor het eigen huis voor dit doel wordt gereserveerd. 15% staat hier neutraal tegenover. 5% zegt de intentie te hebben de eigen auto weg te doen als er dichtbij een deelauto beschikbaar komt. Daarbij moet wel worden bedacht dat het percentage dat daadwerkelijk de auto weg zal doen, in realiteit lager zal liggen.

1. Verkeersveiligheid

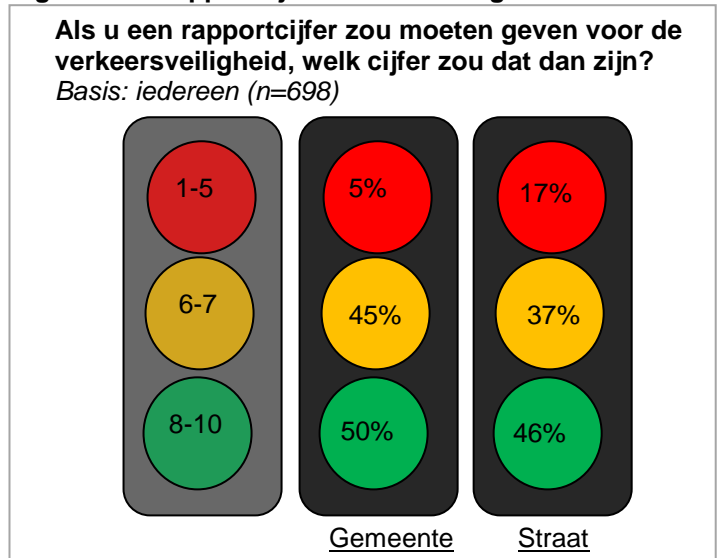
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beoordeling van de algemene verkeersveiligheid. Daarnaast wordt gekeken naar de meest onveilige situaties volgens de inwoners.

Algemene verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid van gemeente door inwoners met een 7,4 beoordeeld

In de Leefbaarheidsmonitor 2010 werd door inwoners van Houten de Verkeersveiligheid (met name te hard rijden) door bewoners aangewezen als eerste prioriteit van aan te pakken problemen. Wanneer nu gevraagd wordt de verkeersveiligheid te beoordelen, lijkt enige nuancering van deze uitkomst op zijn plaats. 5% van de inwoners geeft de verkeersveiligheid in Houten een onvoldoende (rapportcijfer 1 t/m 5). 50% van de inwoners geeft daarentegen een (zeer) goed rapportcijfer (8-10). Gemiddeld wordt voor de verkeersveiligheid in de gemeente een 7,4 gegeven. Opvallend is dat de verkeersveiligheid in de eigen straat lager wordt beoordeeld dan op gemeenteniveau. Gemiddeld wordt een 7,0 gegeven en 17% van de inwoners geeft een onvoldoende voor de verkeersveiligheid in de eigen straat. Dit is des te opmerkelijker, daar de verkeersstructuur van Houten juist voor veilige wijken is ingericht.¹ Een belangrijk deel van de verklaring ligt waarschijnlijk daarin dat inwoners vaker worden geconfronteerd met de situatie in de eigen buurt en deze dus beter kennen.

Figuur 1.1: Rapportcijfer verkeersveiligheid



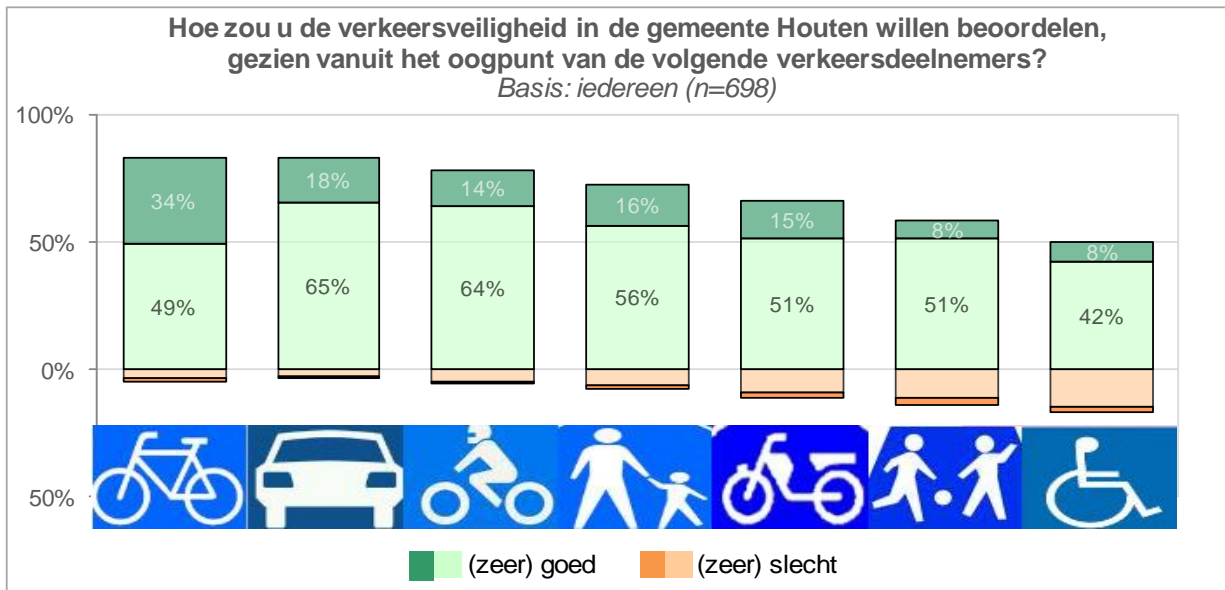
De verkeersveiligheid wordt lager beoordeeld door 55-plussers dan door Houtenaren onder de 55 jaar (gem. 7,1 vs. 7,5). In de beoordeling van de verkeersveiligheid van de eigen straat is dit leeftijdseffect niet zichtbaar. Ook is er een klein verschil tussen enkele wijken zichtbaar. Bewoners van het buitengebied geven gemiddeld het laagste rapportcijfer (6,1) voor de verkeersveiligheid in hun straat. Bewoners uit de wijk Noord-West geven hun eigen straat gemiddeld het hoogste rapportcijfer (7,3).

Gemeente Houten maakt 'fietsstad' waar

Het verkeerssysteem in Houten is zo ingericht dat voetgangers en fietsers de ruimte krijgen en zich veilig kunnen verplaatsen binnen de gemeente. In 2008 heeft dit geleid tot de titel "Fietsstad van Nederland". Aan de inwoners van Houten is gevraagd om vanuit het oogpunt van verschillende verkeersdeelnemers de veiligheid te beoordelen. Hier komt Houten als fietsstad duidelijk naar voren: 83% geeft aan de verkeersveiligheid voor fietsers als (zeer) goed te beoordelen. Ongeveer eenzelfde aandeel geeft aan dat de verkeersveiligheid voor automobilisten (zeer) goed is, alhoewel het oordeel hier relatief vaker 'goed' (65%) dan 'zeer goed' (18%) is vergeleken met de verkeersveiligheid voor fietsers (resp. 49% en 34%). Het minst overtuigd zijn de Houtenaren over de verkeersveiligheid voor kinderen en gehandicapte verkeersdeelnemers. Dit is niet verwonderlijk aangezien dit, om voor de hand liggende redenen, de meest kwetsbare groepen verkeersdeelnemers zijn.

¹ Gemeente Houten heeft een uniek verkeerssysteem waarbij rustige en veilige woonwijken voorop staan. Al het autoverkeer gaat via een rondweg, in woonwijken is hierdoor slechts bestemmingsverkeer aanwezig.

Figuur 1.2 Verkeersveiligheid voor verschillende verkeersdeelnemers

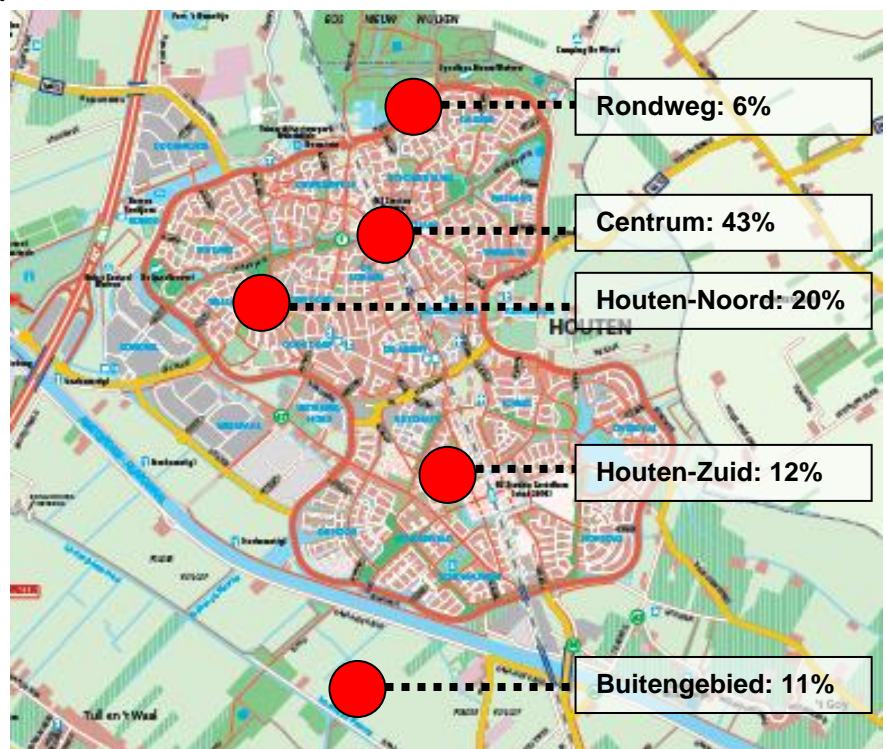


Onveilige situaties

Meest onveilige situaties vooral in Houten-Noord te vinden, in het bijzonder in het centrum

Ondanks dat een groot deel van de Houtenaren de verkeersveiligheid met een voldoende beoordeelt, zijn er diverse onveilige verkeers-locaties in de gemeente Houten aan te wijzen. 85% van de inwoners heeft een 'onveilige verkeerssituatie' genoemd. Bijna de helft van de genoemde situaties zijn gesitueerd in het centrum van Houten (43%). 20% van de Houtenaren geeft een situatie in Houten-Noord (anders dan het centrum) aan, 12% noemt een situatie in Houten-Zuid. De eigen woonplek van de Houtenaren is van invloed op het noemen van een onveilige situatie. Eerder al was te zien dat men de eigen straat onveiliger vindt dan de gemeente in het algemeen. Daarnaast kennen inwoners de verkeersonveilige situaties in de eigen wijk natuurlijk beter omdat zij hier vaker mee worden geconfronteerd. Veel Houtenaren noemen dan ook een onveilige situatie in hun eigen wijk, met name inwoners uit het buitengebied: 64% van deze inwoners geeft een situatie in het buitengebied aan. Van de inwoners van Houten-Noord geeft 50% een onveilige situatie in het centrum en 28% elders in Houten-Noord aan. Van de inwoners in Houten-Zuid geeft 31% een gevaarlijke situatie in Houten-Zuid aan.

Figuur 1.3: Onveilige situaties gemeente Houten



Verderop in dit hoofdstuk worden de situaties in de verschillende wijken kort beschreven. In bijlage III zijn deze in een schema weergegeven.

Verkeersonveilige situaties vaak veroorzaakt door onoverzichtelijkheid, vooral fietsers hiervan de dupe

Wanneer naar alle opgegeven verkeerssituaties gekeken wordt, is de meest genoemde reden van onveiligheid de onoverzichtelijkheid van de situatie (48% geeft dit als reden). Daarnaast worden ook regelmatig het drukke verkeer (23%) en het rijgedrag van fietsers (20%) genoemd als reden voor een onveilige situatie.

Er worden verschillende redenen genoemd voor onoverzichtelijke situaties. Meest genoemd worden:

- Diverse verkeersdeelnemers door elkaar (voetgangers, auto's, fietsen, brommers)
- Onduidelijk voor welk type verkeersdeelnemer baan/pad bedoeld is
- Onduidelijke voorrangssituaties
- Slecht zicht bijvoorbeeld door struiken, bochten
- Scheidingen tussen rijbanen en fietspaden
- Weinig ruimte, smalle wegen/paden

De onveilige situaties die door de inwoners genoemd zijn, worden vooral voor fietsers (72%) onveilig bevonden. Dit is wel opvallend, aangezien eerder werd aangegeven dat de veiligheid voor fietsers als (zeer) goed wordt beoordeeld. Ook voetgangers worden regelmatig (48%) genoemd als verkeersdeelnemer voor wie de situatie onveilig is. Waarschijnlijk speelt de kwetsbaarheid van beide groepen een rol.

Toelichting onoverzichtelijkheid

“Voor veel mensen is niet duidelijk waar fietsers of voetgangers thuishoren.”

“Voetgangers en fietsers en brommers op één weg.”

“Verkeer van rechts moeilijk te zien i.v.m. scheidingshaag c.q. wijze, waarop de bocht is gesitueerd.”

“Onduidelijk welke verkeersstroom voorrang heeft.”

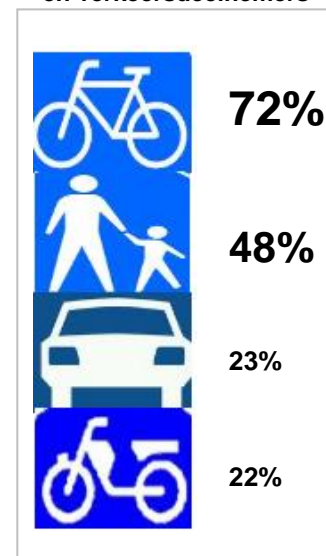
“Je ziet niet altijd fietsers aankomen. Er staan veel bomen en fietsers en bromfietsers komen soms onverwacht snel vanuit onverwachte hoek aanrijden.”

“Fietsers komen van ‘alle kanten’.”

Figuur 1.4 Onveilige aspecten aan verkeerssituatie



Figuur 1.5: Onveilige situatie en verkeersdeelnemers



62% van automobilisten en fietsers veroorzaken zelf ook onveilige situatie

Bij onveilige situaties speelt regelmatig het rijgedrag van de verkeersdeelnemers een rol. Zo is bij 20% van de situaties het rijgedrag van fietsers van invloed op de onveilige situatie, en geeft 17% bij een onveilige situatie aan dat het hard rijden van auto's bijdraagt aan de onveiligheid. Wanneer aan de Houtenaren zelf naar hun gedrag in het verkeer gevraagd wordt, geeft 62% van de automobilisten en fietsers aan afgelopen half jaar in Houten één of meerdere verkeersovertredingen te hebben gemaakt. Onder automobilisten wordt het te hard rijden (40%) het vaakst genoemd, de meest gemaakte overtreding onder fietsers is het verzuimen richting aan te geven (38%).²

Auto (n=540)	Fiets (n=607)
62% maakt overtreding (Meerdere antwoorden mogelijk)	62% maakt overtreding (Meerdere antwoorden mogelijk)
Te hard rijden (40%)	Verzuimen richting aan te geven (38%)
Verzuimen richting aan te geven (16%)	Parkeren op de stoep (26%)
Parkeren op de stoep (10%)	Geen licht voeren (18%)

Rotonde de Molen meest genoemd als onveilige verkeerssituatie

43% van de inwoners geeft aan dat de meest onveilige verkeerssituatie van Houten zich in het centrum³ bevindt. Hierbij geeft een gedeelte aan het centrum en/of het Rond in het algemeen onveilig te vinden. Veel geven echter een specifieke plek op, waarbij vaak de rotonde bij de Molen wordt genoemd (15%). Enerzijds noemt men de afrit van de rotonde naar de parkeergarage, anderzijds wordt ook het gedeelte grenzend aan het busstation genoemd. De onoverzichtelijkheid (80%) speelt nog vaker dan gemiddeld een rol bij deze rotonde, daarnaast geeft 35% aan dat het een ingewikkelde situatie is. De situatie op de rotonde is met name gevaarlijk voor fietsers, 95% geeft dit aan.

De onoverzichtelijkheid en ingewikkeldheid van de situatie op de rotonde wordt verklaard door de vele verschillende verkeersstromen. De rotonde ligt op de toegangsweg naar het centrum en is daardoor vanzelfsprekend een druk verkeerspunt. De aanwezigheid van het busstation maakt dit punt nog drukker. Vaak wordt ook genoemd dat de fietsers voor onoverzichtelijkheid zorgen: zij mogen twee richtingen op, waardoor de situatie voor andere verkeersdeelnemers minder duidelijk wordt.

Een oplossing ziet men enerzijds in het aanpassen van de verkeersregels op de rotonde. Zo noemt men een verplicht eenrichtingsverkeer voor fietsers en het verplaatsen van de voetgangers/fiets-oversteek. Daarnaast noemt men maatregelen die de huidige situatie duidelijker kunnen maken, bijvoorbeeld het plaatsen van borden, belijning en knipperende lichten om het gevaar aan te duiden. Ook worden verkeerslichten genoemd om de situatie meer te reguleren.

Het Rond en andere onveilige situaties in het centrum

In het centrum wordt met name het Rond als gevaarlijke verkeerssituatie aangewezen. Daarnaast worden ook (de oversteek naar) het winkelcentrum, het onderdoor en de fietskruising bij het gemeentehuis genoemd. Het centrum is met name gevaarlijk voor fietsers (75%), maar men noemt ook relatief vaak dat de situatie voor voetgangers (65%) onveilig is. 60% van de Houtenaren die een situatie in het centrum als onveilig bestempelen, geeft aan dat de onoverzichtelijkheid hier mede aan bijdraagt. Met name het onderscheid tussen voetpad en fietspad op en nabij het Rond vindt men niet altijd duidelijk. 35% geeft aan dat de situatie onveilig is door het rijgedrag van fietsers. Naast het rijgedrag van fietsers wordt ook regelmatig het rijgedrag van brommers (33%) genoemd als reden van onveiligheid. Bij het onderdoor wordt door sommigen om deze redenen om een zebrapad gevraagd.

Houten-Noord (exclusief centrum)

20% van de Houtenaren wijst een onveilige situatie in Houten-Noord aan. Het meest genoemd is het oude Dorp. Binnen deze buurt worden het plein, het oversteekpunt en de kruising van de rondweg met de dorpsstraat genoemd als onveilige locaties. Buiten de buurt het Dorp worden ook het Imkerspad, de Lobbedijk en de fietsoversteek bij de Poort genoemd. De onveiligheid heeft vaak met onoverzichtelijkheid (51%) te maken, maar ook voorrangregelingen spelen een belangrijke rol (23% geeft dit aan). Daarnaast geeft 23% aan dat het verzuimen van voorrang geven door auto's bijdraagt aan deze onveilige situaties. Met betrekking tot het laatste worden met name de Vikingenpoort en De Haag genoemd. Fietsers (82%) zijn in Houten-Noord volgens inwoners de meest kwetsbare groep op de genoemde locaties.

² Voor de gehele tabel, zie bijlage IV.

³ Het centrum is hier wat breder gedefinieerd dan alleen het gebied binnen de grenzen van de buurt Centrum.

Houten-Zuid

12% van de Houtenaren noemt een onveilige situatie in Houten-Zuid. Meest genoemde situaties zijn Castellum, voornamelijk de toegangswegen zoals Edelsteen en De Bouw. Daarnaast worden ook diverse kruisingen en inprickers genoemd als onveilige situaties. Net als in heel Houten speelt onoverzichtelijkheid (56%) een rol. Opvallend is echter dat 31% het hard rijden van auto's noemt. Dit probleem speelt in Houten-Noord (16%) veel minder. Ook het drukke verkeer (21%) draagt bij aan de verkeersonveiligheid. Mede door het hard rijden van auto's worden fietsers (63%) en voetgangers (35%) genoemd als groep voor wie de verkeerssituatie met name onveilig is. 31% noemt echter ook de automobilisten die als groep met name last hebben van de verkeerssituatie, dit is vaker dan in de overige wijken (centrum 16%, noord 21%, buitengebied 13%).

Buitengebied

Door 11% wordt er een onveilige situatie in het buitengebied genoemd. De Binnenweg, Beusichemseweg, Waalseweg en Oostromsdijkje zijn de wegen die hierbij het vaakst worden genoemd. In tegenstelling tot in de rest van Houten, is onoverzichtelijkheid geen groot probleem in het buitengebied. Het hard rijden van auto's (46%) wordt het vaakst genoemd in relatie tot de onveilige situaties. Daarnaast wordt regelmatig genoemd dat een te smalle weg (37%), onvoldoende fietsvoorzieningen (30%) en het gebruik van sluiproutes (27%) leiden tot een onveilige situatie. Bijna alle mensen die een onveilige situatie in het buitengebied noemen, geven aan dat de situatie met name onveilig is voor fietsers (94%).

Rondweg

De rondweg loopt rondom Houten. 6% noemt deze Rondweg als onveilige situatie. Enkeligen geven aan de rondweg als geheel onveilig te vinden, anderen noemen verschillende kruisingen waar men de rondweg op moet rijden als gevaarlijk punt. Meest gevaarlijke locatie in deze wordt het oprijpunt vanaf de A27, bij het kruispunt met de koppeling, gevonden. De rondweg wordt voornamelijk als onveilig ervaren door het door rood licht rijden van auto's (60%). Daarnaast zijn ook het te hard rijden van auto's (30%) en de (afstelling van de) verkeerslichten (26%) mede veroorzakers van de onveilige situatie. In tegenstelling tot andere verkeersonveilige situaties, zijn het met name de automobilisten (89%) voor wie de situatie onveilig is.

Brommers en speciale voertuigen

Hard rijden door brommers zorgt bij meer dan een derde van Houtenaren voor overlast

Bij de eerdergenoemde onveilige situaties, geeft 16% aan dat dit te maken heeft met het rijgedrag van brommers. Bij situaties in het centrum is dit zelfs 22%.

Wanneer direct naar de overlast van brommers wordt gevraagd, geeft 37% van de Houtenaren aan (zeer) veel overlast van brommers en scooters in Houten te ervaren. 30% ervaart (zeer) weinig tot geen overlast. Bewoners van het buitengebied ervaren minder vaak (zeer) veel overlast van brommers en scooters (11%).

Houtenaren die overlast van brommers en scooters ervaren, hebben met name last van het hard rijden (96%). Daarnaast zorgen brommers en scooters ook voor het hinderen van fietsers (72%) en geluidsoverlast (70%). De overlast van scooters en brommers komt frequent voor: 50% van de Houtenaren die overlast ervaren, ervaart dit dagelijks. Een verdere 43% geeft aan niet dagelijks, maar wel een of meerdere keren per week dergelijke overlast te ervaren.

Figuur 1.5: Overlast brommers en scooters



Wanneer naar locaties van overlast gevraagd wordt, blijkt dat veel bewoners met name last hebben van de (pizza)bezorgers die zich met scooters door heel Houten verplaatsen. Voorbeelden van specifieke punten zijn de Schaft en binnen het centrum het Rond en het Onderdoor. Hard rijden wordt door heel Houten gedaan, waarbij ook op het fietspadennetwerk overlast ervaren wordt. Op de doorgaande fietspaden zoals het Kooikerseind en Imkerspad wordt deze vorm van overlast het vaakst opgemerkt. Hard rijden gaat vaak gepaard met roekeloos rijden, zoals het afsnijden van routes om bijvoorbeeld obstakels te vermijden. Hierbij worden fietsers en voetgangers in gevaar gebracht.

Houtenaren dragen verschillende oplossingen aan om het veelvoorkomende probleem van overlast door brommers en scooters aan te pakken. Betere controle wordt veelvuldig genoemd, maar ook het aanleggen van meer obstakels (zoals verkeersdrempels / heuvels, hogere stoepranden en hekjes) en duidelijker onderscheid tussen fiets- en voetgangersgebieden worden als mogelijke oplossingen aangedragen.









Segway en Fietstaxi bij voorkeur op het fietspad

Naast de brommers en fietsen zijn op dit moment meer voertuigen toegestaan op het fietspad in Houten. Ook de Segway, Fietstaxi en Electrocar zijn hier toegestaan. Deze drie voertuigen mogen daarnaast ook op de rijbaan rijden. Slechts een minderheid van de Houtenaren heeft een voorkeur voor deze situatie. Een vijfde (20%) geeft aan dat zij vinden dat een fietstaxi en electrocar op zowel de rijbaan als fietspaden zouden mogen rijden. Als het gaat om de Segway, geeft slechts 13% aan dat men vindt dat deze thuishoort op zowel de rijbaan als het fietspad.

Wat betreft de Segway (63%) en fietstaxi (61%) vinden 6 op de 10 Houtenaren dat deze alleen op het (brom)fietspad thuishoren. Over de electrocar is men minder uitgesproken. 43% geeft aan dat men dit voertuig alleen op het (brom)fietspad vindt thuishoren. Daarnaast geeft 15% aan dat de electrocar alleen op de rijbaan thuishoort.

Een gedeelte van de Houtenaren vindt de genoemde voertuigen helemaal niet op de openbare weg thuishoren. Dit is voornamelijk het geval bij de Segway (17%) en Electrocar (14%).

Figuur 1.6: Waar horen speciale voertuigen thuis?

	 Alleen rijbaan	 Alleen fietspad	 Rijbaan en fietspad	 Niet op de openbare weg	 ? Weet niet/ geen mening
 Segway	2%	63%	13%	17%	7%
 Fietstaxi	8%	61%	20%	4%	6%
 Electrocar	15%	43%	20%	14%	8%

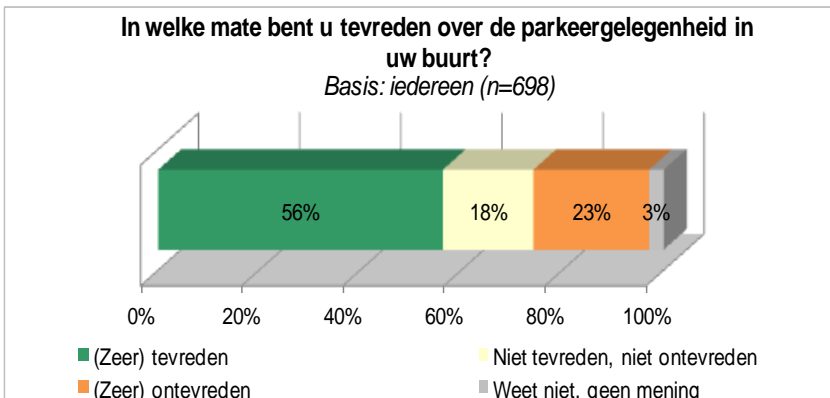
2. Parkeren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de tevredenheid over de parkeergelegenheid en factoren die hierop van invloed zijn, zoals de aanwezigheid van een parkeerplek dichtbij huis. Daarnaast wordt ingegaan op het parkeerbeleid voor wijken waar zich parkeerproblemen voordoen.

56% tevreden over parkeergelegenheid eigen buurt

Een kleine meerderheid van de Houtenaren (56%) geeft aan tevreden te zijn over de parkeergelegenheid in zijn of haar buurt. 23% geeft aan (zeer) ontevreden te zijn.

Figuur 2.1: Tevredenheid parkeergelegenheid

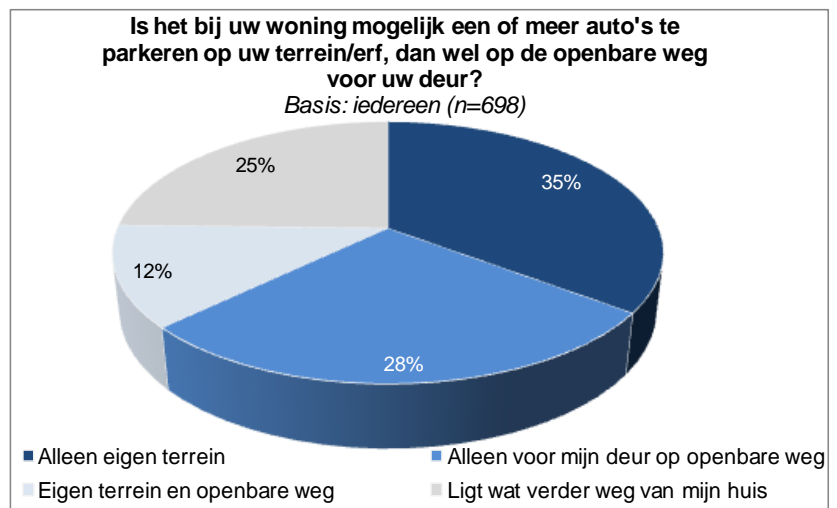


Driekwart Houtenaren kan dichtbij woning parkeren

De meerderheid van de Houtenaren geeft aan op eigen terrein (inclusief garages) en/of vlak voor de eigen deur op de openbare weg te kunnen parkeren (75%). Voor een kwart van de inwoners ligt de dichtstbijzijnde parkeerplaats wat verder weg van huis.

In de wijken Noordwest (48%), Zuidoost (55%) en Zuidwest (49%) kan ongeveer de helft van de bewoners de auto op eigen terrein plaatsen. In het buitengebied is dit percentage veel hoger (84%⁴), in de wijk Noordoost is dit juist lager (28%). In Noordoost geeft men relatief vaak (36%) aan dat de dichtstbijzijnde parkeerplek wat verder ligt.

Figuur 2.2: Parkeermogelijkheid bij woning

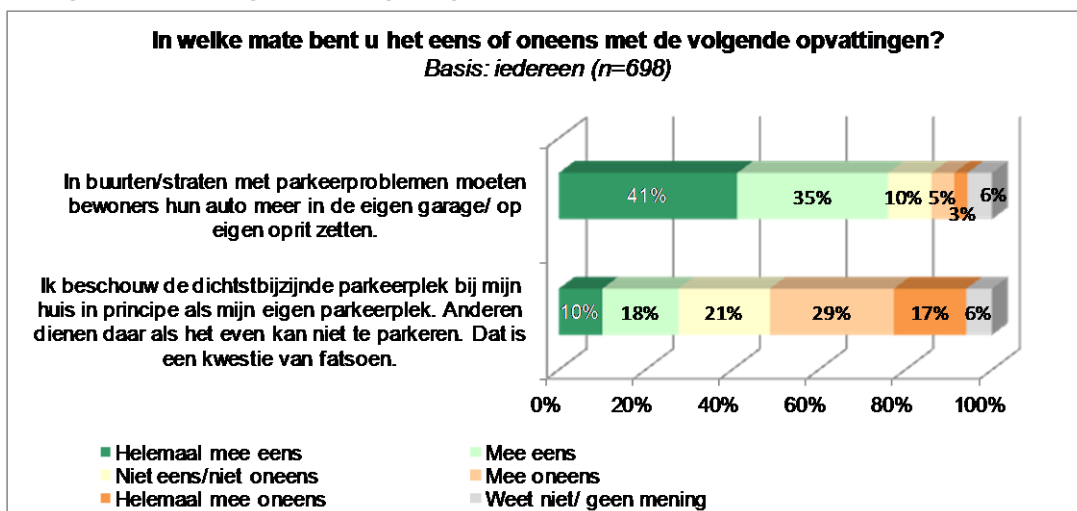


Houtenaren waarvan de parkeerplaats verder van het huis ligt, zijn vaker (geheel) ontevreden (36%) over de parkeergelegenheid dan Houtenaren die op eigen terrein en/of vlak voor hun huis kunnen parkeren (19%).

90% van de Houtenaren die een parkeerplek op eigen terrein heeft, gebruikt deze (vrijwel) altijd. Ondanks dit hoge percentage geeft een meerderheid van de Houtenaren (76%) aan dat bewoners in straten met parkeerproblemen hun auto meer in de eigen garage/op de eigen oprit moeten zetten. Houtenaren die zelf een eigen parkeergelegenheid op hun eigen terrein hebben, delen deze mening vaker (82%).

⁴ Let op: kleine n (44).

Figuur 2.3: Stellingen parkeergedrag



28% van de Houtenaren geeft aan de dichtstbijzijnde parkeerplek bij zijn of haar huis als eigen parkeerplek te beschouwen. Houtenaren die eerder aangaven alleen een parkeerplek voor hun deur op de openbare weg te hebben, geven dit logischerwijs vaker aan (40%) dan andere Houtenaren.

Opvallend is bovendien dat Houtenaren die ten minste wekelijks parkeerdruk ervaren, eerder geneigd zijn hun dichtstbijzijnde parkeerplek te claimen als van hem/ haar (43%). Wat betreft de stelling dat mensen hun auto meer op eigen terrein moeten zetten, doet zich geen relatie voor met ondervonden parkeerdruk.

Meerderheid heeft geen probleem met vinden parkeerplek

Houtenaren die een eigen auto hebben en deze niet op eigen terrein parkeren, kunnen meestal een parkeerplek op acceptabele loopafstand van hun huis vinden. Hierbij geven Houtenaren gemiddeld aan een afstand van 110 meter en 2,8 minuten lopen acceptabel te vinden.

63% van de Houtenaren die een parkeerplaats moet zoeken op de openbare weg, geeft aan dat dit bijna altijd lukt, daarnaast geeft 10% aan dat zij minder dan 1 dag per week geen plek op acceptabele afstand kunnen vinden. Een kwart van de Houtenaren die op een openbare plek de auto moeten parkeren, geeft aan minstens 1 dag per week geen parkeerplek op acceptabele loopafstand te kunnen vinden. Het is niet verwonderlijk, dat deze laatste groep vaker ontevreden is over de parkeergelegenheid in Houten (78%) dan Houtenaren die bijna altijd een parkeerplaats kunnen vinden (10%).

Figuur 2.4: Beschikbare parkeerplek



De Houtenaren die minstens 1 dag per week moeite hebben met het vinden van een parkeerplek, geven aan vooral in de avond moeite te hebben met het vinden van een parkeerplek. Het is aannemelijk dat dit de tijdsperiode is dat de meeste Houtenaren thuiskomen van hun werk. Op doordeweekse dagen geeft 78% aan tussen 18.00 en 20.00 moeilijk een parkeerplek te kunnen vinden. Daarnaast geeft ongeveer de helft aan ook moeite te hebben tussen 16.00 en 18.00 uur en 20.00 en 22.00. In het weekend zijn de momenten waarop het moeilijk is een parkeerplek te vinden wat meer uitgesmeerd over de dag. Nog steeds geeft een meerderheid dan aan in de avonden moeite te hebben met

Op welk tijdstip komt het met name voor dat u moeilijk een parkeerplek vindt?

Basis: moeite met parkeerplek vinden (n=88)

	Week	weekend
00:00 tot 08:00	18,0%	25,1%
08:00 tot 12:00	8,2%	28,0%
12:00 tot 16:00	7,9%	50,6%
16:00 tot 18:00	46,5%	61,8%
18:00 tot 20:00	78,1%	62,9%
20:00 tot 22:00	51,2%	61,3%
22:00 tot 24:00	39,8%	49,2%
Totaal	100,0%	100,0%

het vinden van een parkeerplek, maar ook 's middags tussen 12:00 en 16:00 geeft 51% aan moeite te hebben met het vinden van een parkeerplek.

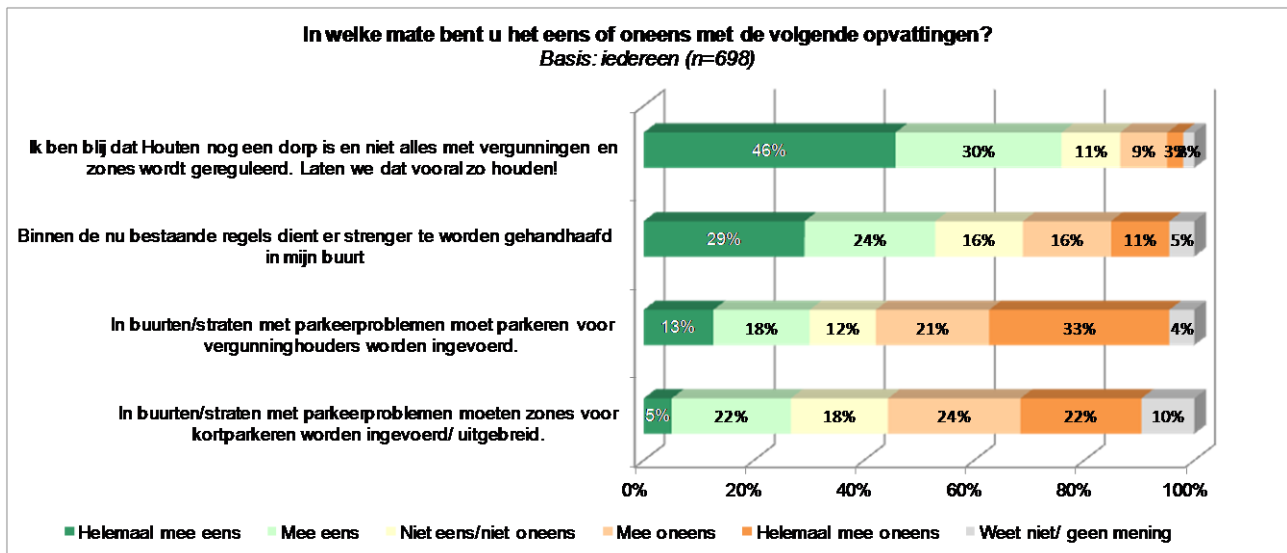
Meerderheid Houtenaren wil geen regels en vergunningen voor parkeren

Wanneer er parkeerproblemen zijn, zijn deze mogelijk op te lossen door het invoeren van vergunningen en parkeerregels. Driekwart van de Houtenaren (76%) geeft echter aan dat zij blij zijn dat in Houten niet alles met vergunningen en zones wordt gereguleerd en wil dit vooral zo houden. 11% van de Houtenaren is het (helemaal) oneens met deze stelling.

Ondanks de bovenstaande weerstand geeft een kwart tot een derde van de Houtenaren aan dat in straten met parkeerproblemen toch door middel van vergunningen en zones gereguleerd moet worden. 27% van de Houtenaren is het (helemaal) eens dat in buurten/straten met parkeerproblemen zones voor kortparkeren worden ingevoerd/uitgebreid. Daarnaast geeft 31% aan dat in dit soort buurten/straten parkeren voor vergunninghouders moet worden ingevoerd.⁵ Ongeveer de helft van de inwoners is het (helemaal) oneens met het invoeren van zones (46%) en parkeren voor vergunninghouders (54%).

Naast het invoeren van nieuwe regels kan parkeerproblematiek ook aangepakt worden door het handhaven van de huidige regels. 53% van de Houtenaren geeft aan dat de nu bestaande regels strenger moeten worden gehandhaafd.⁶

Figuur 2.5: Stellingen regels en vergunningen



Geen uitgesproken voorkeur groen versus parkeerplaats onder Houtenaren

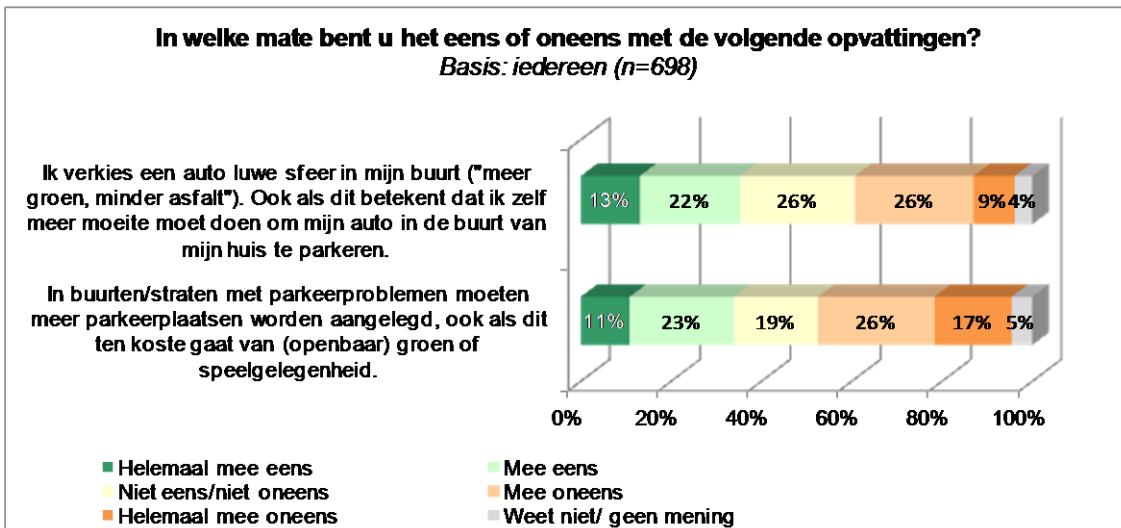
Enerzijds zijn er mensen die graag meer parkeerplaatsen dicht bij hun huis zien. Anderzijds zijn er mensen die het milieu belangrijker vinden dan het gemak van een auto voor de deur. Ook in de gemeente Houten is deze verdeeldheid te zien, waarbij een lichte voorkeur voor 'groen' zichtbaar is (zie figuur 2.6 op de volgende pagina). Een derde van de Houtenaren (34%) geeft aan dat er bij parkeerproblemen nieuwe parkeerplaatsen gebouwd moeten worden, ook al gaat dit ten koste van het openbare groen. 43% van de Houtenaren is het hiermee oneens. 35% van de Houtenaren verkiest een autoluwe sfeer in zijn of haar buurt, ook al betekent dat dat men meer moeite moet doen voor het parkeren van zijn/haar auto. Een evenzo grote groep (34%) geeft juist het tegenovergestelde aan.

Houtenaren die (ten minste wekelijks) parkeerproblemen ondervinden, steunen vaker het idee om meer parkeerplaatsen aan te leggen, ook als dit ten koste gaat van groen of speelgelegenheid (63%). Zij hebben dan ook minder interesse in een autoluwe buurt (19%) dan degenen met minder / geen parkeerproblemen (43%).

⁵ Deze optie is als volgt voorgesteld: Bewoners krijgen een relatief goedkope vergunning voor hun eerste auto, elke volgende auto kost meer geld. Daarbij is de vergunning voor een tweede auto weer minder kostbaar dan voor een derde, etc. Er komt tevens een gelimiteerde bezoekersregeling, maar deze kost bewoners geen extra geld.

⁶ Bijvoorbeeld m.b.t. foutparkeren: dubbel, op het gras of op de stoep, zonder ontheffing, etc. Dat wil zeggen dat er meer en sneller boetes dienen te worden gegeven.

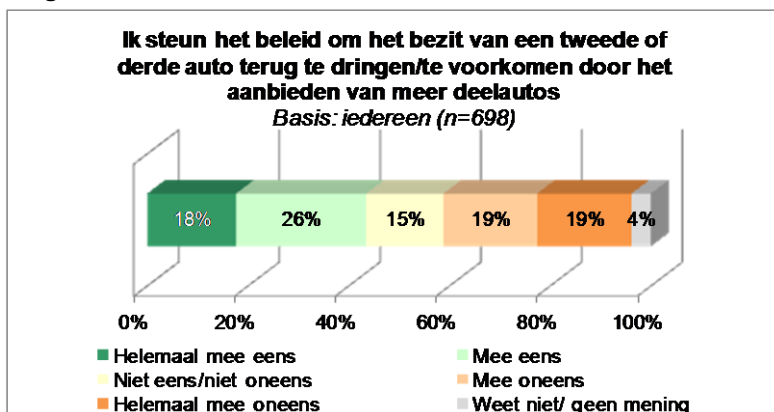
Figuur 2.6: Stellingen groen parkeren



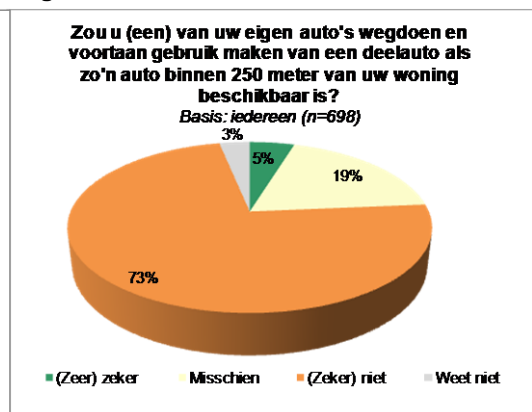
Het gebruik van een deelauto wordt gesteund door Houtenaren, maar slechts beperkte interesse

Door middel van het gebruik van deelauto's kan het parkeerprobleem in bepaalde wijken verlicht worden. Het gebruik van een deelauto kan een tweede auto namelijk overbodig maken. 44% van de Houtenaren steunt het beleid om het bezit van een tweede of derde auto terug te dringen door het aanbieden van meer deelauto's. Ook als dit betekent dat een parkeerplaats vlak bij of voor het eigen huis voor dit doel wordt gereserveerd. 15% staat hier neutraal tegenover. Daarbij lijkt het vooral dat men anderen steunt in het gebruik van een deelauto. 5% geeft aan zelf (zeer) zeker één van de eigen auto's weg te doen en gebruik van een deelauto te gaan maken wanneer deze binnen 250 meter beschikbaar is. Deze laatste 5% betreft echter op zichzelf nog een aanzienlijk aantal huishoudens. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat het aantal mensen dat in de praktijk ook daadwerkelijk zijn of haar auto weg doet, over het algemeen aanzienlijk lager ligt dan het percentage dat aangeeft dit (waarschijnlijk) te zullen te doen.

Figuur 2.7: Beleid deelauto's



Figuur 2.8: Gebruik deelauto



Opvallend is dat de bezitters van twee of meer auto's minder vaak openstaan voor het wegdoen van een van hun auto's dan Houtenaren met één auto. Van de Houtenaren met één auto in het huishouden geeft 7% aan (zeer) zeker de auto weg te doen in ruil voor een deelauto binnen 250 meter. Van de Houtenaren met 2 of meer auto's in het huishouden geeft slechts 1% dit aan. Redenen die hier wellicht een rol kunnen spelen zijn de aanwezigheid van leaseauto's en de woon-werkafstand van de mensen binnen het huishouden.

Houtenaren die (ten minste wekelijks) parkeerproblemen ondervinden, zijn het opvallend genoeg vaker oneens (58%) met het idee van deelauto's om het bezit van eigen auto's terug te brengen dan Houtenaren zonder parkeerprobleem (39%).

Bijlage I – Profiel respondentent

De resultaten zijn met weegfactoren gecorrigeerd. Geslacht, wijk en leeftijdscategorie zijn hierin meegenomen. Bij het wegen zijn de leeftijdscategorieën 18-34 en 35-44 samengevoegd. De verhoudingen hieronder zijn zowel ongewogen als gewogen weergegeven.

Tabel 1.1: Profiel respondentent (n=698)		Percentage ongewogen	Percentage gewogen
Geslacht	Man	55%	49%
	Vrouw	45%	51%
	Totaal	100%	100%
Leeftijd	18 t/m 34 jaar	10%	14%
	35 t/m 44 jaar	23%	34%
	45 t/m 54 jaar	29%	25%
	55 t/m 64 jaar	22%	15%
	65 jaar en ouder	17%	12%
	Totaal	100%	100%
Wijk	Buitengebied	6%	8%
	Noordoost	29%	24%
	Noordwest	36%	31%
	Zuidoost	16%	19%
	Zuidwest	14%	17%
	Totaal	100%	100%

Bijlage II – Processtatistieken

24 november 2011 zijn alle 1.257 leden van het burgerpanel benaderd om mee te werken aan een onderzoek over verkeersveiligheid, brommeroverlast en parkeren. Deze respondenten zijn via een e-mail benaderd voor het online onderzoek. Het veldwerk duurde in totaal 2 weken (t/m 11 december). Uiteindelijk hebben 698 panelleden deelgenomen aan het onderzoek.

Tabel 2.1: Processtatistieken		
	Aantal	Percentage
Uitnodigingen verstuurd	1.257	100%
Enquêtes gestart	732	58 %
Enquêtes voltooid	698	56 %
Enquêtes niet voltooid	34	2%
Gemiddelde invultijd	18 min. 7sec.	
Mediaan ⁷	15 min. 39 sec.	
Betrouwbaarheidsinterval	95%	
Maximale foutmarge	3,7%	

⁷ De mediaan is de middelste waarneming van een verzameling getallen die naar opklimmende grootte gerangschikt is.

Bijlage III: Onveilige situaties in Houten

In onderstaand schema worden per gebied de meest onveilige locaties toegelicht. Het percentage geeft aan hoeveel Houtenaren een onveilige situatie in de betreffende gebied hebben genoemd. Wat er precies onveilig is, voor wie en de voorgestelde maatregelen, gelden op gebiedsniveau (zijn gemiddelden). Deze niet uitgesplitst naar de genoemde locaties zoals vermeld in de tweede rij van de tabel.

Gebied	Centrum (43%)	Centrum uitgelicht: Ronde de Molen (15%)
Veel genoemde locaties	<ul style="list-style-type: none"> ◆ (Oversteek) naar winkelcentrum ◆ Het Rond ◆ Stellingmolen ◆ Onderdoor ◆ Fietskruising gemeentehuis 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gehele rotonde ◆ Afrit/oprit naar parkeergarage ◆ Gedeelte grenzend aan busstation
Wat is er onveilig? <i>Top 5</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Onoverzichtelijkheid (60%) ◆ Rijgedrag fietsers (35%) ◆ Ingewikkelde situatie (30%) ◆ Het drukke verkeer (25%) ◆ Rijgedrag bromfietsers (22%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Onoverzichtelijkheid (80%) ◆ Ingewikkelde situatie (35%) ◆ Het drukke verkeer (34%) ◆ Het wegontwerp (22%) ◆ Rijgedrag fietsers (21%)
Voor wie onveilig? <i>Top 2</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers (75%) ◆ Voetgangers (65%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers (95%) ◆ Voetgangers (44%)
Extra opmerkingen over situatie	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers uit verschillende richtingen ◆ Slecht zicht door hoeken/bochten/tunnels ◆ Diverse weggebruikers door elkaar, onduidelijk wie waar moet lopen/fietsen/rijden ◆ Onduidelijke voorrangssituaties ◆ Fietsers rijden niet op de juiste plek ◆ Fietsers houden zich niet aan regels; richting aangeven, voorrang verlenen ◆ Fietsers houden geen rekening met andere weggebruikers ◆ Teveel fietsers naast elkaar 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Diverse soorten verkeerdeelnemers (bus, auto's, fietsers, voetgangers) door elkaar, van verschillende kanten. Met name fietsers vaak genoemd. ◆ Niet weten waar je moet kijken / achterom moeten kijken / fietsers niet te zien in spiegels ◆ Verschillende verkeersstromen door elkaar ◆ Fietsers mogen ook linksom om de rotonde
Voorgestelde maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Middelen om veiligheid te verhogen; stoplichten, spiegels, borden, markering ◆ Wijzigen van situaties zoals voorrangssituaties, rijbanen, rijrichtingen, verplaatsen oversteekplaatsen ◆ Situaties verduidelijken; voor wie is welke baan bedoeld ◆ Meer controles / politie 	<p>Verkeerssituatie anders organiseren; met name voor fietsers (meest genoemd)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Oversteekplaats voor voetgangers en fietsers verplaatsen ◆ Fietsrichting veranderen; paden omleggen, eenrichtingsverkeer ◆ Kruispunt van maken <p>Huidige situatie overzichtelijker maken</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stoplichten ◆ Borden, belijning ◆ Knipperende lichten om gevaarlijke situatie aan te geven

Gebied	Noord (20%) (Ex centrum)	Zuid (12%)	Buitengebied (11%)	Rondweg (6%)
Veel genoemde locaties	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Oude Dorp (plein, oversteekpunt en kruising rondweg/Dorpsstraat) ◆ Imkerspad ◆ Lobbendijk ◆ Fietsoversteek Poort 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Castellum (toegangswegen Edelsteen en de Bouw) ◆ Diverse kruisingen en inprickers 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Binnenweg ◆ Beusichemseweg ◆ Waalseweg ◆ Oostromsdijkje 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Algemeen: gehele rondweg en kruisingen ◆ Oprijpunt vanuit A27 / kruispunt Koppeling
Wat is er onveilig? <i>Top 5</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Onoverzichtelijkheid (51%) ◆ Verzuimen voorrang te verlenen auto's (23%) ◆ De voorrangsregeling (23%) ◆ Het drukke verkeer (18%) ◆ Te hard rijden auto's (16%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Onoverzichtelijkheid (56%) ◆ Te hard rijden auto's (31%) ◆ Het drukke verkeer (21%) ◆ Een te smalle weg (14%) ◆ De voorrangsregeling (14%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Te hard rijden auto's (46%) ◆ Een te smalle weg (37%) ◆ Onvoldoende fietsvoorzieningen (30%) ◆ Plek is onderdeel van een sluiproute (27%) ◆ Het drukke verkeer (25%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Door rood licht rijden auto's (60%) ◆ Te hard rijden auto's (30%) ◆ Het drukke verkeer (29%) ◆ De verkeerslichten (26%) ◆ Het wegontwerp (14%)
Voor wie onveilig? <i>Top 2</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers (82%) ◆ Voetgangers (29%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers (63%) ◆ Voetgangers (35%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fietsers (94%) ◆ Voetgangers (47%) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Automobilisten (89%) ◆ Voetgangers (12%)
Maatregelen	<i>Door zeer diverse situaties ,diverse maatregelen</i>	<i>Door zeer diverse situaties ,diverse maatregelen</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wegen afsluiten voor doorgaand verkeer (tijdens spits) ◆ Apart fietspad aanleggen ◆ Snelheidsbeperkende maatregelen en controle 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Controleren op rijden door rood licht (flitspalen) ◆ Andere afstelling verkeerslichten

Bijlage IV: extra tabellen

Tabel 1: Welke verkeersovertredingen heeft u zelf in het afgelopen half jaar wel eens gemaakt in Houten?

	Auto (n=540)	Fiets (n=607)
Te hard rijden	40,0%	
Verzuimen richting aan te geven	16,2%	37,5%
Parkeren op de stoep	10,0%	26,4%
Door rood licht rijden	9,8%	5,7%
Niet handsfree bellen tijdens het rijden	6,7%	
Verzuimen voorrang te verlenen	5,8%	12,3%
Geen gordel om	3,1%	
Hinderlijk en/of haastig rijgedrag	2,1%	3,1%
Geen licht voeren	1,7%	18,3%
Ik heb geen overtredingen gemaakt	35,4%	32,0%
Anders, namelijk	0,9%	2,6%
Weet niet/ geen mening	2,2%	3,7%

Tabel 2: Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto's via het werk)?

	Totaal	Wijk				
		Buitengebied	Noordoost	Noordwest	Zuidoost	Zuidwest
1 auto	53,4%	30,3%	63,9%	63,6%	44,2%	41,2%
2 auto's	35,6%	48,1%	23,7%	26,7%	45,8%	50,9%
3 auto's	2,9%	8,3%	1,6%	1,5%	4,3%	3,0%
Meer auto's, namelijk:	1,4%	3,5%	0,5%	2,0%	1,0%	1,2%
Geen auto aanwezig	6,8%	9,7%	10,3%	6,3%	4,7%	3,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	698	44	201	249	110	94

Tabel 3 : Kruistabel stellingen parkeren * gemak vinden parkeerplek

Stellingen parkeren		Hoe vaak kunt u gemiddeld genomen <u>geen</u> parkeerplek op acceptabele loopafstand van uw huis vinden?		
		1 t/m 7 dagen per week <i>n=98</i>	Minder dan 1 dag per week <i>n=37</i>	Ik kan bijna altijd een parkeerplaats vinden <i>n=235</i>
Ik verkies een auto luwe sfeer in mijn buurt. Ook als dit betekent dat ik zelf meer moeite moet doen om mijn auto in de buurt van mijn huis te parkeren	(helemaal) oneens	53%	51%	32%
	(helemaal) eens	19%	20%	43%
Ik steun het beleid om het bezit van een tweede of derde auto terug te dringen/te voorkomen door het aanbieden van meer deelauto's	(helemaal) oneens	58%	34%	39%
	(helemaal) eens	27%	47%	39%
In die buurten/straten moeten meer parkeerplaatsen worden aangelegd, ook als dit ten koste gaat van (openbaar) groen of speelgelegenheid	(helemaal) oneens	22%	20%	39%
	(helemaal) eens	63%	47%	37%
Ik beschouw de dichtstbijzijnde parkeerplek bij mijn huis in principe als mijn eigen parkeerplek. Anderen dienen daar als het even kan niet te parkeren. Dat is een kwestie van fatsoen.	(helemaal) oneens	36%	31%	55%
	(helemaal) eens	43%	41%	24%

Bijlage V - Vragenlijst

Verkeersveiligheid, brommeroverlast en parkeren

Inleiding

In juni heeft de raad het nieuwe Verkeersveiligheidsplan 2011-2015 vastgesteld. Bovendien wordt begin 2012 de nieuwe Parkeervisie met betrekking tot het Houtense parkeerbeleid door de raad vastgesteld. In relatie tot beide plannen wil de gemeente Houten graag weten hoe haar burgers de verkeersveiligheid en het parkeren in Houten ervaren. Daarnaast heeft de raad kenbaar gemaakt dat er behoefte is aan meer inzicht in het fenomeen 'brommeroverlast'. Op basis van de antwoorden van de leden van het Burgerpanel kan de gemeente haar beleid verder aanscherpen, ontwikkelen en eventueel bijstellen.

Verkeersveiligheid

1. Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor de verkeersveiligheid in de gemeente Houten, welk cijfer zou dat dan zijn? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.

(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	weet niet, / geen mening
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Als u een rapportcijfer zou moeten geven voor de verkeersveiligheid in uw straat, welk cijfer zou dat dan zijn? Geef een cijfer tussen de 1 en de 10.

(1 = zeer onveilig, 10 = zeer veilig)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	weet niet, / geen mening
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Op welke wijze verplaatst u zich regelmatig (minimaal gemiddeld één keer per week) in de gemeente Houten? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Lopend
- Met de fiets
- Met de auto [Indien niet ingevuld, overslaan vragen: 19, 20, 21, 22, 23h, 23i.]
- Met de motor
- Met de bromfiets of scooter
- Met de snorfiets
- Met het openbaar vervoer
- Anders, namelijk:
- Weet niet/ geen antwoord

4. De meeste mensen maken wel eens een verkeersovertreding. Welke verkeersovertredingen met de auto [... idem motor, fiets, bromfiets & scooter, en snorfiets....] heeft u zelf in het afgelopen half jaar wel eens gemaakt in Houten?

<Antwoorden Random laten verschijnen in vragenlijst. Alleen voorleggen aan regelmatig gebruikers per vervoermiddel - zie vraag 3 - .>

- Parkeren op de stoep <bij fiets, bromfiets, snorfiets: “, maar niet met gebruik van een daarvoor bestemde stallingsplek”>
- Hinderlijk en/of haastig rijgedrag (bumperkleven <niet bij fiets>, afsnijden, rechts inhalen, etc.)
- Verzuimen voorrang te verlenen
- Verzuimen richting aan te geven
- Door rood licht rijden
- Te hard rijden
- Niet handsfree bellen tijdens het rijden <bij fiets overslaan>
- Geen helm op <alleen bij bromfiets, snorfiets en motor>
- Geen licht voeren
- Geen gordel om <alleen bij auto>
- Anders, namelijk:
- Ik heb geen overtredingen gemaakt
- Weet niet/ geen mening

5. Hoe zou u de verkeersveiligheid in de gemeente Houten willen beoordelen, gezien vanuit het oogpunt van de volgende verkeersdeelnemers?

	Zeer slecht	Slecht	Niet slecht/ niet goed	Goed	Zeer goed	Weet niet/ geen mening
Voetgangers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bromfietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
automobilisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrijders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gehandicapten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Wat is volgens u de meest onveilige verkeerslocatie in de gemeente Houten? U mag bij deze vraag slechts één plek aangeven.

Geef de plek aan waar het om gaat. Dit kan zijn een (deel van een) straat, kruispunt, plein, etc. Geef het liefst (straat)namen van de locatie. Indien dit niet bij u bekend is, wilt u dan een omschrijving van de locatie geven?

- Weet niet/ geen mening

7. Wat is er volgens u zo onveilig aan deze verkeerslocatie/verkeerssituatie? Kunt u de belangrijkste reden of redenen geven?

<Maximaal drie antwoorden mogelijk.>

Toelichting: Er wordt u na deze vraag per antwoord ook om een korte (optionele) toelichting gevraagd. Als u wilt, kunt u hier wat meer uitleg geven.

Weginrichting en verkeersstromen	Gedrag
<input type="checkbox"/> De voorrangregeling	<input type="checkbox"/> Parkeren op de stoep door auto's
<input type="checkbox"/> De verkeerslichten	<input type="checkbox"/> Agressief rijgedrag auto's
<input type="checkbox"/> De ingewikkelde situatie	<input type="checkbox"/> Verzuimen voorrang te verlenen auto's
<input type="checkbox"/> De onoverzichtelijkheid	<input type="checkbox"/> Verzuimen richting aan te geven auto's
<input type="checkbox"/> Het drukke verkeer	<input type="checkbox"/> Door rood licht rijden auto's'
<input type="checkbox"/> Een te smalle weg	<input type="checkbox"/> Onoverzichtelijke situaties door geparkeerde auto's
<input type="checkbox"/> De wegmarkering	<input type="checkbox"/> Te hard rijden auto's
<input type="checkbox"/> De staat van de weg (onderhoud)	<input type="checkbox"/> Rijgedrag vrachtauto's
<input type="checkbox"/> Een drempel of versmalling	<input type="checkbox"/> Rijgedrag motoren
<input type="checkbox"/> De bebording	<input type="checkbox"/> Rijgedrag fietsers
<input type="checkbox"/> De verlichting van de weg	<input type="checkbox"/> Rijgedrag bromfietsers
<input type="checkbox"/> Het wegontwerp	<input type="checkbox"/> Anders, namelijk:.....
<input type="checkbox"/> Plek is onderdeel van een sluiproute	
<input type="checkbox"/> Hoeveelheid vrachtverkeer	
<input type="checkbox"/> Onvoldoende voetgangersvoorzieningen (zoals stoplichten, trottoirs, zebrapaden, etc.)	
<input type="checkbox"/> Onvoldoende fietsvoorzieningen (zoals stoplichten, fietspaden, etc.)	
<input type="checkbox"/> Anders, namelijk:.....	

8. U geeft aan dat de onveilige verkeerssituatie op deze locatie (onder meer) samenhangt met [....] Kunt u dit toelichten? [per categorie mogelijkheid geven]

9. Voor wie is deze locatie volgens u met name onveilig?

- Voetgangers
- Fietsers
- Brommers en scooters
- Automobilisten
- Anders, namelijk:
- Weet niet/ geen mening

10. Welke maatregelen kunnen volgens u bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid op deze locatie?

- Weet niet/ geen mening

Brommers en scooters

11. Door de bijzondere verkeersstructuur van Houten rijden in onze gemeente bromfietsen en scooters op de (brom-)fietspaden in plaats van op de rijbaan. Ervaart u overlast van brommers en scooters in Houten?

- Ja, ik ervaar zeer veel overlast
- Ja, ik ervaar veel overlast
- Neutraal (ik ervaar veel noch weinig overlast)
- Nee, ik ervaar weinig overlast
- Nee, ik ervaar zeer weinig overlast
- Nee, ik ervaar geen overlast
- Weet niet/ geen mening

12. [Indien antwoord 1 t/m 2] -> Waar bestaat deze overlast uit?
(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Hard rijden
- Toch over de weg rijden, terwijl er een fietspad is
- Over trottoir rijden
- Over trottoir of weg inhalen
- Hinderen fietsers (roekeloos rijden)
- Geen voorrang verlenen
- Geluidsoverlast
- Stankoverlast
- Anders namelijk:

13. [Indien antwoord 7: "Geluidsoverlast"] -> U gaf aan dat u geluidsoverlast ondervindt van brommers en/ of scooters. Wilt u hieronder aangeven hoe vaak deze geluidsoverlast gemiddeld voorkomt?

dagelijks	één of meerdere keren per <u>week</u> maar niet dagelijks	één of meerdere keren per <u>maand</u> maar niet wekelijks	Eén of meerdere keren per <u>jaar</u> maar niet maandelijks	Weet niet/ geen mening
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. U kunt hieronder, indien van toepassing, ook één of meerdere specifieke locaties aangeven waar brommeroverlast zich met name voordoet. Wilt u dan ook aangeven om welke overlast het precies gaat op deze locatie? De locatie kan zijn een (deel van een) straat, kruispunt, plein, park, etc. Geef het liefst (straat)namen van deze locatie(s). Indien deze niet bij u bekend zijn, wilt u dan een omschrijving van de locatie(s) geven?

15. In Houten mogen andere voertuigen, zoals een Segway¹, fietstaxi² of electrocar (zogenaamde golfkar), gebruik maken van zowel de rijbaan als het (brom-) fietspadennetwerk. Waar vindt u dat deze voertuigen eigenlijk thuishoren? Als u tevreden bent met de huidige situatie vult u zowel rijbaan als (brom)fietspad in.

(Per vervoermiddel meerdere antwoorden mogelijk)

	Rijbaan	(brom)fietspad	Niet op de openbare weg	Weet niet/ geen mening
Segway ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietstaxi ²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Electrocar (zogenaamde golfkar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



¹ Een `Segway` is een elektrisch aangedreven, zelf balancerend eenpersoons vervoermiddel op twee wielen.

² Een `fietstaxi` is een fiets waarmee men tegen betaling een rit kan maken. In veruit de meeste gevallen wordt de reiziger zittend in een driewieler onder een afdakje vervoerd, waarbij de bestuurder of vóór, of achter de passagier zit.



Parkeren

16. In welke mate bent u tevreden over de parkeergelegenheid in uw buurt?

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Niet tevreden, niet ontevreden
- Ontevreden
- Zeer ontevreden
- Weet niet/ geen mening

17. Is het bij uw woning mogelijk één of meer auto('s) te parkeren op eigen terrein/ erf (oprit, onder carport, in garage(box), dan wel op de openbare weg voor uw deur?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, op eigen terrein/ erf/ in garage(box)
- Ja, voor mijn deur op de openbare weg
- Nee, de dichtstbijzijnde parkeerplek ligt wat verder van mijn huis op de openbare weg

18. [Indien antwoord 1] -> Hoe vaak gebruikt u uw parkeergelegenheid op eigen terrein/ erf/ garage(box) voor het parkeren van uw auto('s)?

- (Vrijwel) altijd
- Zeer vaak
- Vaak
- Niet vaak/ niet weinig
- Weinig
- Zeer weinig
- (vrijwel) nooit
- Niet van toepassing, heb geen auto

19. Hoe vaak kunt u gemiddeld genomen geen parkeerplek op acceptabele loopafstand van uw huis vinden?

- Dagelijks
- 4 tot 6 dagen per week
- 1 tot 3 dagen per week
- Minder dan 1 dag per week
- Ik kan (bijna) altijd een parkeerplaats vinden
- Niet van toepassing, parkeer auto op eigen terrein
- Niet van toepassing, maak gebruik van deelauto (Greenwheels of Wheels4All) of taxi
- Weet niet/ geen mening

20. [Indien antwoord = 1, 2,3 ->] Op welk tijdstip komt het met name voor dat u moeilijk een parkeerplek vindt? [Meerdere antwoorden mogelijk]

Op doordeweekse dagen van:

- 00:00 tot 08:00
- 08:00 tot 12:00
- 12:00 tot 16:00
- 16:00 tot 18:00
- 18:00 tot 20:00
- 20:00 tot 22:00
- 22:00 tot 24:00

In het weekend van:

- 00:00 tot 08:00
- 08:00 tot 12:00
- 12:00 tot 16:00
- 16:00 tot 18:00
- 18:00 tot 20:00
- 20:00 tot 22:00
- 22:00 tot 24:00

- Weet niet/ geen mening

21. Wat vindt u een acceptabele tijdsduur om in uw buurt te zoeken naar een openbare parkeerplaats (in minuten)? We bedoelen de tijd die u maximaal nog aanvaardbaar vindt.

. minuten <begrenzing 60 minuten>

22. Wat vindt u een acceptabele afstand in uw buurt om een auto te parkeren (in meters vanaf de voordeur van uw woning)? We bedoelen de afstand die u maximaal nog aanvaardbaar vindt.

. meter <begrenzing 1.000 meter>

23. In sommige buurten/straten bestaan parkeerproblemen. De gemeente heeft enkele mogelijkheden om die problemen aan te pakken. Kunt u aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met de volgende maatregelen of opvattingen?

	Helemaal mee oneens	Meen oneens	Niet eens/niet oneens	Mee eens	Helemaal mee eens	Weet niet/geen mening
a. In die buurten/straten moeten meer parkeerplaatsen worden aangelegd, ook als dit ten koste gaat van (openbaar) groen of speelgelegenheid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. In die buurten/straten moet parkeren voor vergunninghouders worden ingevoerd. Bewoners krijgen een relatief goedkope vergunning voor hun eerste auto, elke volgende auto kost meer geld. Daarbij is de vergunning voor een tweede auto weer minder kostbaar dan voor een derde, etc. Er komt tevens een gelimiteerde bezoekersregeling, maar deze kost bewoners geen extra geld.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. In die buurten/straten moeten zones voor kortparkeren worden ingevoerd/ uitgebreid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. In die buurten/straten moeten bewoners hun auto meer in de eigen garage/ op eigen oprit zetten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Ik steun het beleid om het bezit van een tweede of derde auto terug te dringen/te voorkomen door het aanbieden van meer deelauto's (zoals Greenwheels of Wheels4All). Ook als dit betekent dat een parkeerplaats vlak bij of voor mijn huis voor dit doel wordt gereserveerd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Binnen de nu bestaande regels dient er strenger te worden gehandhaafd in mijn buurt (bijvoorbeeld m.b.t. foutparkeren: dubbel, op het gras of op de stoep, zonder ontheffing, etc.). Dat wil zeggen dat er meer en sneller boetes dienen te worden gegeven.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Ik ben blij dat Houten nog een dorp is en niet alles met vergunningen en zones wordt gereguleerd. Laten we dat vooral zo houden!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Helemaal mee oneens	Meen oneens	Niet eens/ niet oneens	Mee eens	Helemaal mee eens	Weet niet/ geen mening
h. Ik verkies een auto luwe sfeer in mijn buurt ("meer groen, minder asfalt"). Ook als dit betekent dat ik zelf meer moeite moet doen om mijn auto in de buurt van mijn huis te parkeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Ik beschouw de dichtstbijzijnde parkeerplek bij mijn huis in principe als mijn eigen parkeerplek. Anderen dienen daar als het even kan niet te parkeren. Dat is een kwestie van fatsoen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24. Zou u (één van) uw eigen auto('s) wegdoen en voortaan gebruik maken van een deelauto (bijvoorbeeld van Greenwheels of Wheels4all) als zo'n auto binnen 250 meter van uw woning beschikbaar zou zijn?

- Zeer zeker
- Zeker
- Misschien
- Waarschijnlijk niet
- Zeker niet
- Weet niet/ geen mening
- Niet van toepassing (heb geen auto)

Persoonsgegevens

25. Heeft u thuiswonende kinderen? Indien ja, noteer het aantal kinderen per leeftijdscategorie.

- Nee,
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 0-3 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 13-17 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 18-25 jaar
- Ja, ... kinderen van 26 jaar en ouder

26. Bent u minder valide?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

Ja:

- slechtziend / blind
- slechthorend / doof
- slecht ter been
- rolstoelgebruiker
- anders

- Nee

27. Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto's via het werk)?

- 1 auto
- 2 auto's
- 3 auto's
- Meer auto's, namelijk:
- Geen auto aanwezig