



Onderzoek naar wenselijkheid aanleg fietspaden

Gemeente Leeuwarden

Onderzoek naar wenselijkheid aanleg fietspaden

Opdrachtgever: Gemeente Leeuwarden

Datum: 22.04.2009

Uitgevoerd door: Noordelijke Hogeschool Leeuwarden

Onderzoeker(s): Hiske Koldijk

Inhoudsopgave

Inleiding	- 4 -
H1. Achtergrondkenmerken Respondenten	- 5 -
H2. Waarde en oordeel gescheiden fietspaden	- 6 -
Conclusie	- 13 -
Bijlage 1. Vragenlijst	- 14 -
Bijlage 2. Binnengekomen reacties bewoners	- 16 -

Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de straten Achter de Hoven en Willem Lodewijkstraat te bevorderen heeft de gemeente Leeuwarden onderzoek gedaan naar de mogelijke realisatie van een fietspad voor twee richtingen fietsverkeer. Uit het onderzoek is gebleken dat de realisatie van een dergelijk fietspad verregaande gevolgen heeft voor de parkeerdruk en groenvoorziening in beide straten. Voordat besloten wordt of de fietspaden aangelegd worden wensen zowel de gemeente Leeuwarden als het wijkpanel van de Oranjewijk, de wijk waarin beide straten zich bevinden, inzicht te krijgen in de wensen van bewoners van Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat. Omdat realisatie van de fietspaden effect heeft op de parkeerdruk in de omliggende straten Kanaalstraat en Verkorteweg willen zowel de gemeente als het wijkpanel daarnaast inzicht hebben in de wensen van bewoners van de Kanaalstraat en de Verkorteweg. Daarnaast bestaat de wens om bij bedrijven die gevestigd zijn aan één van de genoemde straten te informeren of zij bereid zijn tot het openstellen van de privé-parkeerplaatsen gedurende de avonduren om op die manier de parkeerdruk te verminderen.

Onderzoeksvraag

Vinden bewoners van de straten Achter de Hoven, Willem Lodewijkstraat, Kanaalstraat en Verkorteweg dat fietspaden op Achter de Hoven en/of de Willem Lodewijkstraat gerealiseerd moeten worden?

Zijn beheerders van de particuliere parkeerterreinen bereid de parkeerplaats gedurende de avonduren open te stellen voor algemeen gebruik?

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk van dit rapport bevat een responsverantwoording en gaat in op de achtergrondkenmerken van de respondenten die aan het onderzoek meewerkten. In het tweede hoofdstuk komen de resultaten aan bod van zowel het onderzoek onder bewoners als van het onderzoek onder beheerders van de privé-parkeerterreinen. Na hoofdstuk twee volgt een conclusie, aan het einde van het rapport zijn bijlagen opgenomen met de vragenlijst zoals die de bewoners van het onderzoeksgebied is voorgelegd én met reacties van bewoners op het onderzoek.

H1. Achtergrondkenmerken Respondenten

Het eerste hoofdstuk gaat in op de responsverantwoording en de achtergrondkenmerken van de respondenten die meewerkten aan het onderzoek.

1.1 Responsverantwoording

Tijdens het onderzoek zijn alle 274 huishoudens benaderd met een vragenlijst. Deze vragenlijst is persoonlijk overhandigd door enquêteurs op 6, 7 en 8 april 2009. Indien bewoners herhaaldelijk niet thuis bleken tijdens bezoeken van de enquêteurs is de vragenlijst via de brievenbus bij de bewoners achtergelaten. Op 13, 14 en 15 april hebben de enquêteurs de bewoners opnieuw bezocht om de vragenlijst in te nemen. Indien bewoners herhaaldelijk niet thuis bleken bij het ophalen van de vragenlijst is via de brievenbus een antwoordenvolp achtergelaten zodat de bewoners de vragenlijst alsnog konden insturen. In totaal zijn er 152 enquêtes retour gekomen; 147 hiervan zijn aan de enquêteurs meegegeven en 5 enquêtes zijn met behulp van de antwoordenvolp aan de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden verzonden.

Uitgaande van de 274 huishoudens die zich in het onderzochte gebied bevinden kunnen op basis van de totale respons van 152 enquêtes uitspraken gedaan worden met een betrouwbaarheidsniveau van 93%; met betrouwbaarheidsniveau wordt bedoeld dat met 93% zekerheid kan worden gesteld dat de resultaten representatief zijn voor het totale aantal bewoners in het onderzochte gebied.

1.2 Achtergrondkenmerken

Het grootste aantal respondenten dat de vragenlijst inleverde is afkomstig uit de straat Achter de Hoven. Ook hebben 52 inwoners van de Willem Lodewijkstraat de enquête ingevuld. De bewoners van de Willem Lodewijkstraat lijken daarmee het meest betrokken; bijna zeven op de tien bewoners in deze straat retourneerde de vragenlijst.

Straat	<i>Frequentie</i>	<i>Percent</i>	<i>% van totaal aantal bewoners per straat</i>
Willem Lodewijkstraat	52	34%	69%
Achter de Hoven	82	55%	50%
Kanaalstraat	9	6%	50%
Verkorteweg	9	6%	53%
Totaal	152	100%	55%

De meeste respondenten die de vragenlijst invulden zijn alleenstaanden zonder kinderen (44%). Nog eens bijna eenderde van de respondenten is samenwonend of getrouwd zonder kinderen.

Gezinssamenstelling

	<i>Frequentie</i>	<i>Percent</i>
Alleenstaand zonder kinderen	66	44%
Alleenstaand met kinderen	8	5%
Samenwonend/getrouwd zonder kinderen	49	32%
Samenwonend/getrouwd met kinderen	14	9%
Anders	14	9%
Totaal	151	100%

Bijna een op de vijf respondenten is ouder dan 60 jaar.

Leeftijdscategorieën

	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>	<i>Cumulatief %</i>
tot en met 30 jaar	56	38%	38%
31 tot en met 60 jaar oud	65	44%	81%
ouder dan 60 jaar	28	19%	100%
Totaal	149	100%	

H2. Waarde en oordeel gescheiden fietspaden

Het tweede hoofdstuk gaat in op de waarde die respondenten hechten aan een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat & Achter de Hoven én op de voorkeur van bewoners voor ofwel het handhaven van de huidige situatie ofwel het aanleggen van een gescheiden fietspad. In paragraaf 2.5 is een korte samenvatting van telefoongesprekken met beheerders van privé-parkeerterreinen in het onderzoeksgebied opgenomen.

2.1 Belang gescheiden fietspad Willem Lodewijkstraat

Over het belang van een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat lopen de meningen uiteen. Drie op de tien respondenten vinden een gescheiden fietspad niet belangrijk, terwijl iets meer dan de helft van de respondenten een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat wel (zeer) belangrijk vinden.

Belang gescheiden fietspad Willem Lodewijkstraat

	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>	<i>Cumulatief %</i>
Zeer onbelangrijk	24	16%	16%
Onbelangrijk	21	14%	30%
Onbelangrijk noch belangrijk	26	17%	47%
Belangrijk	45	30%	77%
Zeer belangrijk	34	23%	100%
Totaal	150	100%	

Nadat de respondenten gevraagd is hoeveel belang zij hechten aan een gescheiden fietspad is hen voorgelegd welke consequenties de aanleg van een gescheiden fietspad heeft, zowel positief als negatief. Na het voorleggen van deze consequenties is de bewoners gevraagd of zij voorkeur hebben voor ofwel handhaven van de huidige situatie ofwel voor de aanleg voor een gescheiden fietspad.

Opnieuw verschillen de meningen van respondenten over de voorkeurmogelijkheden voor de Willem Lodewijkstraat, zoals in onderstaande tabel weergegeven.

Voorkeursmogelijkheden Willem Lodewijkstraat

	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>	<i>Cumulatief %</i>
Handhaven huidige situatie	54	39%	39%
Aanleggen 1 gescheiden fietspad	62	44%	83%
Maakt mij persoonlijk niet uit	24	17%	100%
Totaal	140	100%	

Indien we die respondenten die het persoonlijk niet uitmaakt of er al dan niet een gescheiden fietspad aangelegd wordt buiten beschouwing laten is een kleine meerderheid van de respondenten (53%) van mening dat er een gescheiden fietspad aangelegd zou moeten worden. 47% van de respondenten is dus van mening dat de huidige situatie op de Willem Lodewijkstraat gehandhaafd moet blijven.

Opvallend hierbij is dat vooral bewoners van Achter de Hoven van mening zijn dat een gescheiden fietspad aangelegd moet worden, terwijl bijna tweederde van de bewoners van de Willem Lodewijkstraat zelf juist van mening is dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven.

Voorkeursmogelijkheden Willem Lodewijkstraat naar straat respondenten

	<i>Willem Lodewijkstraat</i>	<i>Achter de Hoven</i>
Handhaven huidige situatie	65%	26%
Aanleggen 1 gescheiden fietspad	30%	49%
Maakt mij persoonlijk niet uit	4%	25%
Totaal	100%	100%

19 Respondenten geven nog een andere voorkeursmogelijkheid (of hebben nog een toevoeging op de gegeven voorkeursmogelijkheden.) De voorkeursmogelijkheden van deze respondenten zijn hieronder weergegeven.

Overige voorkeursmogelijkheden Willem Lodewijkstraat

+ verkeersdrempels
 30 KM zone
 blijven zoals het nu is
 Drempels gevaarlijke snelheden ontstaan door te hard rijden, fietspad niet nodig en wooncomfort niet aangetast
 Fietsen langs de emmakade
 Fietspad - Pakeerstrook - Autoweg
 Fietspad aan spoorwegzijde
 Fietspad afscheiden
 Handhaven, enkele bochten in de straat, goed verlicht fietspad. Zie opmerkingen
 iets wat niet ten koste van de parkeergelegenheid gaat
 Obstakels voor het verkeer inbouwen
 Optie 2 aan spoorzijde straat
 Ronde aanleggen
 Straat een richting of drempels
 Verbod vrachtwagens + snelheidsbeperking
 Verkeersdrempels aanleggen
 Verkeersdrempels en 30 km zone
 WLstraat en Spoorstraat tegengesteld eenrichtingsverkeer
 Zet twee snelheidsborden neer

2.2 Belang gescheiden fietspad Achter de Hoven

Ook over het belang van een gescheiden fietspad op Achter de Hoven lopen de meningen uiteen. Bijna drie op de tien respondenten vindt een gescheiden fietspad op Achter de Hoven (zeer) onbelangrijk, terwijl iets meer dan de helft van de respondenten een gescheiden fietspad op Achter de Hoven wel (zeer) belangrijk vindt.

Belang gescheiden fietspad Achter de Hoven

	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>	<i>Cumulatief %</i>
Zeer onbelangrijk	22	15%	15%
Onbelangrijk	18	12%	27%
Onbelangrijk noch belangrijk	32	21%	48%
Belangrijk	40	27%	75%
Zeer belangrijk	38	25%	100%
Totaal	150	100%	

Respondenten in de leeftijd van 31 tot en met 60 jaar oud zien vaker het belang van een gescheiden fietspad dan respondenten van andere leeftijden.

Belang gescheiden fietspad Achter de Hoven naar leeftijd

	<i>tot en met 30 jaar</i>	<i>31 tot en met 60 jaar oud</i>	<i>ouder dan 60 jaar</i>
Zeer onbelangrijk	18%	13%	14%
Onbelangrijk	15%	6%	21%
Onbelangrijk noch belangrijk	22%	20%	21%
Belangrijk	35%	27%	11%
Zeer belangrijk	11%	34%	32%
Totaal	100%	100%	100%

Naast de voorkeur voor het al dan niet aanleggen van een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat is de respondenten ook gevraagd een voorkeur uit te spreken over het al dan niet aanleggen van een gescheiden fietspad op Achter de Hoven. Ook hier geldt dat de mening verdeeld is over het al dan niet aanleggen van een gescheiden fietspad, zoals onderstaande tabel laat zien

Voorkeur mogelijkheden Achter de Hoven

	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>	<i>Cumulatief %</i>
Handhaven huidige situatie	62	44%	44%
Aanleggen 1 gescheiden fietspad	57	41%	85%
Maakt mij persoonlijk niet uit	21	15%	100%
Totaal	140	100%	

Als voorkeursmogelijkheid voor Achter de Hoven wordt het handhaven van de huidige situatie net wat vaker genoemd dan de aanleg van een gescheiden fietspad. In onderstaande tabel zijn de voorkeursmogelijkheden voor Achter de Hoven naar bewoners van de verschillende straten opgenomen. De verschillen tussen de bewoners van de verschillende straten zijn niet aantoonbaar en berusten dus (zeer) waarschijnlijk op toeval.

Voorkeursmogelijkheden Achter de Hoven naar straat respondenten

	<i>Willem Lodewijkstraat</i>	<i>Achter de Hoven</i>	<i>Kanaalstraat</i>	<i>Verkorteweg</i>
Handhaven huidige situatie	55%	52%	50%	44%
Aanleggen 1 gescheiden fietspad	45%	48%	50%	56%
Totaal	100%	100%	100%	100%

17 Respondenten geven nog een andere voorkeursmogelijkheid (of hebben nog een toevoeging op de gegeven voorkeursmogelijkheden.) De voorkeursmogelijkheden van deze respondenten zijn onderstaand weergegeven.

Overige voorkeursmogelijkheden Achter de Hoven

+ rotonde kruisen MLstraat - ADH --> wordt de snelheid geremd
 Beide zijden een fietsstrook
 bomen behouden
 Drempels
 Dubbel fietspad aan elke zijde
 Fietspad afscheiden
 Fietspad niet aan de huiszijde maar aan de hoogbouw zijde
 Fietsverkeer omleiden via zuidergrachtswal
 iets wat niet ten koste van de parkeergelegenheid gaat
 of nog meer parkeermogelijkheid
 Optische fietspaden
 Ronde aanleggen om de kruising met het spoor
 Straat éénrichting of drempels
 Vorige optie
 WLstraat en spoorstraat tegenovergesteld éénrichtingsverkeer
 Zet twee snelheidsborden neer
 Zie overige opmerkingen aan het einde van de vragenlijst

2.3 Behoeft informatieavond

De respondenten is tot slot nog gevraagd of zij behoefte hebben aan een informatieavond waarin de gemeente en het wijkpanel dieper in kunnen gaan op de (on)mogelijkheden van fietspaden in de Willem Lodewijkstraat en Achter de Hoven. De helft van de respondenten zegt geen behoefte te hebben aan een informatieavond. Bijna een kwart van de respondenten heeft juist wel behoefte aan een informatieavond; de rest van de respondenten maakt het niet uit of er al dan niet een informatieavond georganiseerd wordt.

<i>Behoefte informatieavond?</i>		
	<i>Frequentie</i>	<i>%</i>
Ja	35	23%
Nee	75	50%
Maakt mij niet uit	41	27%
Totaal	151	100%

De tabellen op de volgende pagina laten zien dat bewoners van de Willem Lodewijkstraat vaker aangeven behoefte te hebben aan een informatieavond dan bewoners van Achter de Hoven én dat de behoefte aan een informatieavond het grootst is bij bewoners van 31 tot en met 60 jaar oud.

<i>Behoefte informatieavond naar straat respondenten</i>		
	<i>Willem Lodewijkstraat</i>	<i>Achter de Hoven</i>
Ja	38%	15%
Nee	35%	59%
Maakt mij niet uit	27%	27%
Totaal	100%	100%

<i>Behoefte informatieavond naar leeftijd</i>			
	<i>tot en met 30 jaar</i>	<i>31 tot en met 60 jaar oud</i>	<i>ouder dan 60 jaar</i>
Ja	9%	34%	29%
Nee	64%	42%	43%
Maakt mij niet uit	27%	23%	29%
Totaal	100%	100%	100%

2.4 Overige op- en aanmerkingen

Bewoners hebben aan het einde van de vragenlijst de mogelijkheid gekregen om overige op- en aanmerkingen ten aanzien van het onderzoek en de eventuele aanleg van gescheiden fietspaden te maken. Onderstaande tabel laat alle op- en aanmerkingen zien. Daarnaast zijn nog enkele e-mails en brieven van bewoners bij de NHL binnengekomen naar aanleiding van het onderzoek. Deze e-mails en brieven zijn terug te vinden in bijlage twee.

Overige op- en aanmerkingen

Aan de overzijde van de WLstraat zijn te weinig parkeerplaatsen. Zoals het nu is, is een verbetering bij een jaar geleden. Houden zo
 Alles best als de bomen maar blijven staan
 Als een dubbel fietspad aangelegd wordt in de WLstraat krijgen auto's meer ruimte en wordt de WLstraat echt een racebaan
 Alternatief. Fietspad WLstraat tussen spoorwaaier en bomen
 Bomen moeten blijven staan
 De bewoners worden gestraft I.P.V. het autoverkeer. Maar er een 30 km zone van. Er blijven in nieuwe situatie veel te weinig parkeerplaatsen over
 De omliggende straten zijn overvol met parkeerders mede wegens het zeer scheutig omgaan met de parkeergelegenheid voor werkers. Nog meer parkeerders maken het lastig om de parkeeroverlast te reguleren. Er zijn ook alternatieven denkbaar: andere fietsroutes
 De parkeerruimte voor de huizen wordt een fietspad. M.I. verandert hierdoor de rijbaan voor de auto's en vrachtauto's niet. Verkeer (rijdend)_ komt juist dichtbij het fietsverkeer. Verkeersveiligheid verbeterd? voor fietsers, niet voor de bewoners.
 De WLstraat en ADH mogen wel wat verkeerssnelheidsremmers krijgen (maar niet te hoge drempels)
 Die parkeergelegenheid op ADH is nodig!! ik hoop dat de huidige situatie blijft
 Drempels --> wanneer er drempels komen moet er wel gecontroleerd worden
 Een platte grond voor overzicht is wel gemakkelijk.
 Er zijn recent fietsstroken aangelegd op de W.Lodewijkstraat. Een prima en relatief goedkope oplossing. Waarom daar nu weer aan komen. Bevalt prima zo! Juist kinderen moeten ook leren fietsen met autoverkeer naast hen.
 Er zijn teveel auto's voor 1 parkeerstrook
 Geen fietspaden
 Geen parkeerruimte opofferen, parkeerprobleem is al groot genoeg
 Goed dat dit onderzoek er is
 Goed dat jullie enquête doen
 Goed initiatief

Goede manier van inventariseren mening wijk. Maar waarom alleen de genomede straten?

Graag fietspad naast de spoorloot zoals vroeger

Graag verkeersdrempels & goed onderzoek NHL. Dikke Pluim

Graag zie ik dat de gemeente haar uiterste best doet om het aantal bomen of ander groen weer te herstellen

Het is zonde dat er waarschijnlijk veel parkeerplaatsen verloren gaan. Aangezien het al erg meoelijk is om de auto te parkeren

Het stukje ADH neem ik altijd de stoep, maar ik beloof in het vervolg af te stappen als er geen fietspaden komen

Ik zou het op zich wel belangrijk vinden dat de verkeersveiligheid wordt vergroot, maar niet ten koste van het parkeren en ik zit niet te wachten op een blauwe zone!!

Kan de straat ook een 30 km zone worden? Kunnen de parkeerplaatsen aan de spoorzijde geen parkeervakken worden? Breder maken richting spoor!

Kan er op de kruising Gardemeersweg - Oostergooweg ook 2 banen komen? Een voor links en een voor Rechtsaf komend verkeer

Maak ADH en WLstraat vrachtwagen vrij

Maak het fietsers duidelijk dat het eenrichtingsverkeer is of dubbel met scheidingslijnik word gek van die spookrijdende fietsers bij rotondes. Duidelijkheid door bord of voorlichting op school, info op tv etc. Steeds meer spookrijders en bumperklevers.

mijn voorkeur is een fietspad gescheiden van het autoverkeer. Maar dan toezicht op het fietsen op de stoep, dit gebeurt op grote schaal

Nee

Op de kruising van MLstraat en ADH moet een rotonde komen, dat maakt de weg overzichtelijker en het remt ook nog eens de snelheid. De verkeersveiligheid gaat er ook op vooruit

Parkeergelegenheid bij het eerste stuk van ADH is werkelijk rampzalig. Gasten kunnen hun auto met geen mogelijkheid kwijt! Tijd voor actie!!!

Politie moet vaker op vrachtwagenverkeer controleren

Scheiden van fiets en autoverkeer met de huidige "racebaan" op de weg leidt tot hogere sneheid van het autoverkeer

Snelheid beperkende middelen toepassen of W.L. straat

Succes

Veiligheid staat voorop

Veiligheid staat voorop

Verkeersremmende maatregelen of rotonde ter hoogte van Emmaplein geeft racers minder kans om in te halen, dus rustiger beeld.

Voor de auto's 1 richting verkeer.

Vrachtwagen verkeer is echt een probleem. Gewoon een verbod op vrachtwagens

Vrachtwagen verkeer verbieden gebruik te maken van deze straten. Alleen bestemmingsverkeer (vrachtwagens) toelaten

Waarom geen 2 richtingfietspad langs het spoor. Beter handhaving van de regels op fietspaden dat geeft stuk meer veiligheid dus aan de goede kant fietsers en niet tegen het verkeer in

Wanneer??? Klaar???

Wel genoeg ruimte houden voor grootverkeer. Bij ADH niet want dan heb ik geen parkeerplaats meer voor bezoek

Wij vinden het jammer dat er 6 bomen moeten verdwijnen uit het straatbeeld. Bomen zijn sfeerbepalend voor de straat

Zeker in de bocht WLstraat en ADH rijden auto's te hard. Nogmaals; drempels. Parkeergelegenheid ADH is tegenwoordig al waardeloos. Veiligheid gaat er op achter uit al ik met 2 kinderen steeds moet oversteken om in de auto te stappen

Veiligheid gaat voor alles; ook voor fietsers en voetgangers. Zolang onze straat een doorgangsweg is voor auto- en vrachtverkeer blijft het onveilig. Als je niet meer kunt parkeren voor je eigen huis en met je kind(eren) de straat moet oversteken neemt het risico van ongevallen toe. Onze straat is al bijzonder kindonvriendelijk. Gezinnen met kinderen tref je nog nauwelijks aan.

Indien de auto's van de bewoners aan de overzijde geparkeerd moeten worden levert dit voor hen een zeer onveilige situatie op, want men moet de straat oversteken terwijl het streven is de verkeersveiligheid te bevorderen. De verkeersveiligheid voor wie gaat dan voor?!?! Verder levert een dubbelzijdig fietspad eveneens een onveilige verkeerssituatie op omdat het nu ook al voorkomt dat, met name scholieren, met zijn drieën naast elkaar fietsen en dat er geen rekening wordt gehouden met tegemoetkomend (fiets)verkeer. Dus dat leidt ook dan tot verkeersonveiligheid.

In geval van een fietspas aan de huizenzijde ontstaat overlast van de bewoners ivm laden en lossen van boodschappen en grote artikelen. Door eenrichtingsverkeer in de Willem Lodewijkstraat ontstaat de mogelijkheid deze te laten 'slingeren'; net als de spoorstraat, hetgeen tevens snelheidsbeperkend is aangezien de snelheden nu soms ruim te hoog liggen.

Als wij onze auto's van de bewoners aan de overzijde geparkeerd moeten worden, levert dit voor hen een zeer onveilige situatie op; terwijl de verkeersveiligheid bevordert moet worden; wiens verkeersveiligheid dan? Een dubbelzijdig fietspad is eveneens onveilig, omdat scholieren van achter de hoven dan met zijn zessen naast elkaar gaan rijden, nu rijden ze met zijn drieën en houden geen rekening met anderen; geen optie dus.

2.5 Interviews beheerders parkeerterreinen

Indien fietspaden op Achter de Hoven aangelegd worden, betekent dit dat er geen parkeerplaatsen meer aanwezig zijn in de straat. Hierdoor ontstaat een grote parkeerdruk, die wellicht opgelost kan worden door het openstellen van de privé-parkeerterreinen die zich in de straat bevinden. Om te informeren of de beheerders van deze parkeerterreinen welwillend tegenover openstelling van deze parkeerplaatsen staan, zijn enkele beheerders geïnterviewd.

Politie Friesland, locatie Gardeniersweg

De politie Friesland geeft aan in principe welwillend tegenover openstelling van de parkeerplaats te staan gedurende de avonduren. Daar moet wel bij vermeld worden dat de locatie Gardeniersweg binnen niet al te lange tijd gesloten wordt als politiepост. De geïnterviewde geeft wel aan dat de parkeerdruk wellicht verminderd kan worden door bewoners de mogelijkheid te bieden om de auto voor een vast bedrag per jaar in parkeergarage de Klanderij te parkeren.

Hanze Vastgoed

De beheerder van Hanze Vastgoed geeft aan dat de directie van het bedrijf uiteindelijk beslist over het al dan niet openstellen van de parkeergelegenheid in de avonduren maar geeft hierbij aan dat de directie hier waarschijnlijk niet erg positief tegenover zal staan. Het bedrijf heeft een dergelijke openstelling ook in Groningen doorgevoerd bij een ander object omdat de parkeerdruk ook daar te hoog was; de ervaringen hiermee zijn niet positief. De auto's van particulieren die 's avonds parkeren op het privé-parkeerterrein blijven veelal overdag ook 'fout geparkeerd' staan wat leidt tot overlast voor de oorspronkelijke gebruiker(s).

VvE Alpha/Beta

De woordvoerder van de Vereniging van Eigenaren van de nieuwe appartementen op Achter de Hoven geeft aan dat de bewoners van de nieuwe appartementen niet welwillend staan tegenover openstelling van het eigen parkeerterrein. De huidige parkeerdruk op het eigen parkeerterrein is al erg groot, waardoor bewoners 'zuinig zijn' op de eigen parkeerplaatsen. Onlangs hebben de bewoners geïnvesteerd in een hefboom om ervoor te zorgen dat het parkeerterrein niet voor iedereen toegankelijk is; het is dan ook zeer onwaarschijnlijk dat de bewoners akkoord zullen gaan met openstelling van het parkeerterrein tijdens de avonduren.

Conclusie

Ruim de helft van alle bewoners in het onderzochte gebied (Willem Lodewijkstraat, Achter de Hoven, Kanaalstraat en Verkorteweg) heeft de vragenlijst van het onderzoek naar fietspaden geretourneerd. Dit, samen met de emails en brieven die retour kwamen met de vragenlijsten, geeft aan dat de bewoners graag betrokken willen zijn bij de besluitvorming rondom het al dan niet aanleggen van fietspaden.

Over het algemeen geldt dat iets meer dan de helft van de respondenten de aanleg van een gescheiden fietspad (zeer) belangrijk vindt. Eenzelfde percentage is dan ook voor aanleg van fietspaden, waarbij iets meer voorstanders voor een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat zijn dan dat er voorstanders zijn van een gescheiden fietspad op Achter de Hoven. Bewoners van Achter de Hoven zijn vaker van mening dat een gescheiden fietspad op de Willem Lodewijkstraat moet komen dan bewoners van de Willem Lodewijkstraat zelf.

Bijna een kwart van de bewoners geeft aan behoefte te hebben aan een informatieavond over het onderwerp.

Over openstelling van de privé-parkeerplaatsen op Achter de Hoven om de parkeerdruk te verminderen zijn de beheerders van deze privé-parkeerplaatsen over het algemeen niet positief.

Bijlage 1. Vragenlijst

Beste inwoner van de Oranjewijk,

De gemeente Leeuwarden heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het aanleggen van fietspaden op de Willem Lodewijkstraat en Achter de Hoven om op die manier de verkeersveiligheid te bevorderen. Het aanleggen van deze fietspaden heeft gevolgen voor de bewoners van de Willem Lodewijkstraat en Achter de Hoven, maar ook voor de bewoners van de omliggende straten. De gemeente Leeuwarden en het wijkpanel van de Oranjewijk willen graag weten hoe u als bewoner over de eventuele aanleg van fietspaden denkt. De Noordelijke Hogeschool Leeuwarden is daarom gevraagd onafhankelijk en objectief onderzoek uit te voeren en zo uw mening te inventariseren.

Ik wil u dan ook vragen om deze vragenlijst in te vullen om op die manier uw mening kenbaar te maken. Ook als u geen voorkeur heeft voor het wel of niet aanleggen van fietspaden in (bepaalde straten van) uw wijk vraag ik u de enquête in te vullen. U kunt dan aangeven geen voorkeur te hebben; ook dit is waardevolle informatie voor het onderzoek.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking!

Hiske Koldijk
Projectonderzoeker Noordelijke Hogeschool Leeuwarden

1. In welke straat woont u?
 - Willem Lodewijkstraat
 - Achter de Hoven
 - Kanaalstraat
 - Verkorteweg

2. Hoe belangrijk vindt u het dat *van het autoverkeer gescheiden* fietspaden aangelegd worden op de **Willem Lodewijkstraat** met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen?
 - Zeer onbelangrijk
 - Onbelangrijk
 - Onbelangrijk noch belangrijk
 - Belangrijk
 - Zeer belangrijk

3. Hoe belangrijk vindt u het dat *van het autoverkeer gescheiden* fietspaden aangelegd worden op **Achter de Hoven** met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen?
 - Zeer onbelangrijk
 - Onbelangrijk
 - Onbelangrijk noch belangrijk
 - Belangrijk
 - Zeer belangrijk

Op de **Willem Lodewijkstraat** bevindt zich momenteel aan beide zijden van de weg een fietsstrook. Er bestaat een mogelijkheid om aan de huizenzijde van de weg een dubbel fietspad voor tweerichtingsfietsverkeer aan te leggen die van het autoverkeer gescheiden is. (Een fietspad aan beide zijden van de straat is niet mogelijk.) Dit heeft voor u als bewoner de volgende gevolgen:

- Alle parkeerplaatsen aan de huizenzijde van de Willem Lodewijkstraat vervallen. Dit betekent dat in de praktijk waarschijnlijk minder vrije parkeerplaatsen zijn in de directe nabijheid van uw woning.
- Om de eigen auto te bereiken moeten bewoners eerst de straat oversteken.
- De Willem Lodewijkstraat en omliggende straten worden, om langdurig parkeren tegen te gaan, een 'blauwe parkeerzone'.
- Omdat geen auto's aan de huizenzijde geparkeerd staan is er een beter overzicht over de Willem Lodewijkstraat vanuit de aangrenzende straten.
- Auto's en vrachtauto's komen een meter verder van de huizen te rijden wat voor minder overlast zorgt.
- De verkeersveiligheid verbetert.

- ZIE OMMEZIJDE-

4. Welke mogelijkheid heeft uw voorkeur?

- Handhaven van de huidige situatie
- Aanleggen van 1 fietspad voor tweerichtingsfietsverkeer (gescheiden van het autoverkeer) aan de huizenzijde van de straat
- Mij persoonlijk maakt het niets uit
- Anders, namelijk _____

Het is ook mogelijk om een dubbel fietspad (voor tweerichtingsfietsverkeer) op **Achter de Hoven** aan te leggen aan de huizenzijde van de straat (aan de kant van de laagbouw). Dit van het autoverkeer gescheiden fietspad kan aansluiten op het eventuele dubbele fietspad op de Willem Lodewijkstraat. Vanwege de beperkte ruimte in de straat heeft ook dit gevolgen voor de (omliggende) bewoners. Deze gevolgen zijn:

- Alle parkeerplaatsen op Achter de Hoven vervallen (waardoor meer auto's in omliggende straten zullen parkeren) en
- Van de 11 bomen in de straat verdwijnen 6.

5. Welke mogelijkheid heeft uw voorkeur?

- Handhaven huidige situatie
- Aanleggen van 1 fietspad voor tweerichtingsfietsverkeer aan de huizenzijde (aan de kant van de laagbouw) van de straat en gescheiden van het autoverkeer
- Mij persoonlijk maakt het niets uit
- Anders, namelijk _____

6. Heeft u, naar aanleiding van dit onderzoek, behoefte aan een informatieavond waarin alle consequenties van de eventuele aanleg van fietspaden uitgebreider worden toegelicht?

- Ja
- Nee
- Maakt mij persoonlijk niets uit

Tot slot willen wij nog graag enkele achtergrondkenmerken van u noteren.

7. Wat is uw geboortjaar?

8. Wat is uw gezinssamenstelling?

- Alleenstaand zonder kinderen
- Alleenstaand met kinderen
- Samenwonend/getrouwd zonder kinderen
- Samenwonend/getrouwd met kinderen
- Anders

9. Heeft u nog op- of aanmerkingen naar aanleiding van dit onderzoek?

Dit is het einde van de vragenlijst. Uw gegevens worden vertrouwelijk en anoniem behandeld. Een van onze enquêteurs komt binnen vijf werkdagen uw ingevulde vragenlijst weer ophalen. Indien u meerdere malen niet aanwezig bent ontvangt u van ons een antwoordenvolop zodat u uw vragenlijst kosteloos kunt opsturen.

Mede namens zowel de gemeente Leeuwarden als het wijkpanel Oranjewijk wil ik u hartelijk bedanken voor het invullen van de enquête.

De resultaten van het onderzoek worden door de gemeente meegenomen in de verdere behandeling van dit onderwerp.

Mocht u, naar aanleiding van dit onderzoek, nog inhoudelijke vragen hebben over de (eventuele) aanleg van fietspaden in uw wijk óf over het onderzoek zelf, dan kunt u contact opnemen met Mw. H. Koldijk van Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. Zij is telefonisch bereikbaar op 058-2511670 óf per mail: onderzoeksbureau@ecma.nhl.nl

Bijlage 2. Binnengekomen reacties bewoners

Onderzoeksbureau NHL
t.a.v. mw. H. Koldijk
Rengerslaan
Leeuwarden

Leeuwarden, 5 april 2009.

Geachte mevrouw Koldijk,

Naar aanleiding van de enquête die door uw onderzoeksbureau in de Oranjewijk te Leeuwarden is ingesteld, veroorloof ik mij, als bewoner van de Willem Lodewijkstraat, enige opmerkingen.

1. Als een dubbel fietspad in de Willem Lodewijkstraat wordt aangelegd, dan krijgen de auto's meer ruimte, want het fietspad aan de kant van de spoorbaan wordt dan opgeruimd, auto's zullen dan harder gaan rijden en de Willem Lodewijkstraat wordt dan echt een racebaan.
2. Als nummer 1 doorgaat zullen minder automobilisten een parkeerplek voor hun deur aan de overkant van de weg kunnen vinden. Bovendien wordt het door het toenemende verkeer steeds drukker in de straat, zodat senioren met gevaar voor eigen leven nog kunnen oversteken om bij hun auto te komen.
3. Als alle parkeerstroken blauwe zone worden, worden de aanwonende auto-eigenaren door de gemeente gedwongen een jaarlijkse ontheffingskaart te kopen. Gelet op het feit dat de parkeertarieven in de gemeente Leeuwarden de hoogste in de provincie zijn, zitten we hier echt niet op te wachten.
4. De vernieuwingsplannen in de Willem Lodewijkstraat brengen alleen maar onrust in de straat. Vroeger was de Willem Lodewijkstraat een straat waar alleen maar ambtenaren en onderwijzers woonden. Maar door het drukke verkeer willen die hier niet meer wonen. Vele huizen in de Willem Lodewijkstraat staan te koop. Onlangs telde ik nog 9 stuks. Vooral senioren die rust zoeken, trekken weg. Wat krijg je ervoor in de plaats? Dat zijn starters en studentenhuizen (verhuur). Bovendien liggen we aan de doorgaande route van drugsgebruikers om de supermarkt te bereiken. Stille getuigen zijn de lege colablikjes en chipsomhulsels in mijn piep kleine voortuintje.

Zoals u ziet hebben wij onze twijfels bij de geplande vernieuwingen in de Oranjewijk. De gemeente Leeuwarden en het wijkpanel Oranjewijk dienen alle voor en tegenargumenten terdege tegen elkaar af te wegen.

Met een vriendelijke groet,
Bewoners van de
Willem Lodewijkstraat 115.

Onderzoeksbureau NHL
t.a.v. mw. H. Koldijk
Rengerslaan
Leeuwarden

Leeuwarden, 6 april 2009.

Geachte mevrouw Koldijk,

Gisteren heb ik u een brief doen toekomen (van bewoners W.L.straat 115) en vandaag schoten mij nog een paar argumenten te binnen waarvan u ook kennis dient te nemen.

Ik had nummer 1 t/m 4 genoteerd, zodat ik nu met nummer 5 verder ga.

5. De bewoners van de Willem Lodewijkstraat 115 zijn fervente caravanners. Voor onze woning wordt de caravan tijdelijk geparkeerd wanneer we op vakantie gaan (en wanneer we terugkomen uiteraard). Dit om te laden en te lossen en er wordt een draad door de brievenbus gedaan zodat er in de caravan gewerkt kan worden met 220 Volt. Indien het geplande dubbele fietspad doorgaat, ben ik genoodzaakt de caravan aan de overkant van de weg te zetten met alle gevaren en ontberingen vandien. Indien de gemeente hier ook nog een blauwe zone van maakt, ontstaat er echt een probleem.
6. Terwijl enerzijds het de politiek van de gemeente Leeuwarden is om senioren zo lang mogelijk in hun eigen omgeving / huis te houden, worden door bovengenoemde argumenten de ouderen gedwongen te verhuizen, omdat het wonen op zich er door de geplande maatregelen niet prettiger op wordt gemaakt.

Ik hoop dat de gemeente Leeuwarden en separaat het wijkpanel Oranjewijk bovenstaande argumenten in hun besluitvorming meenemen.

Met vriendelijke groet,

Fam. Kuipers-Van der Zee
Willem Lodewijkstraat 115
8933 BL Leeuwarden

