

Gemeente Wijchen



Verkeersonderzoek Kerkeveld - Wijchen

Enquête resultaten

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Wijchen

Verkeersonderzoek Kerkeveld Wijchen

Enquête resultaten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 november 2016
WCN083/Fdf/0558.01

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	2
1.1 Een beeld krijgen van de verkeershinder	2
1.2 Leeswijzer	2
2 Onderzoeksverantwoording	3
2.1 Wijze van uitnodiging en dataverzameling	3
2.2 Fraude voorkomen	3
3 Resultaten 1 Ervaren problemen	5
3.1 Totaal overzicht van problemen	5
3.2 Problemen: ervaring per deelwijk	6
4 Resultaten 2 Aangedragen oplossingen	10
4.1 Meest genoemde oplossingen	10
4.2 Oplossingen en locatie per probleem	11
5 Conclusie	21
Bijlage	
1 Spreidingsgrafieken	

1

Inleiding

De afgelopen periode zijn door Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Wijchen diverse werkzaamheden uitgevoerd voor de wijk Kerkeveld. De werkgroep ontsluiting, doorstroming en bereikbaarheid Kerkeveld moet antwoord geven op de vraag of nut en noodzaak kan worden aangetoond tot het moeten verbeteren van de bereikbaarheid van Kerkeveld. Om een beeld te krijgen van de ervaren verkeershinder, is een enquête uitgezet onder de alle huishoudens van Kerkeveld.

1.1 Een beeld krijgen van de verkeershinder

Om te achterhalen hoe de verschillende wijken van Kerkeveld de verkeerssituatie beleven en of zij verkeershinder ervaren is onder alle (1.300) huishoudens een enquête uitgezet. Deze enquête bestond uit twee onderdelen:

- Gevraagd is naar de beleving van de verkeershinder in de wijk, om te achterhalen hoeveel inwoners overlast ervaren, waar die overlast uit bestaat en op welke punten in de wijk dit voornamelijk voorkomt.
- Het andere onderdeel van de enquête ging over mogelijke oplossingsrichtingen voor de verkeersproblemen in de wijk. Een aantal maatregelen zijn voorgelegd waarover de respondenten hun voorkeur konden uitspreken.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de onderzoeksverantwoording gegeven: hoe de enquête is uitgezet en hoe op fraude is gecontroleerd. In het derde en vierde hoofdstuk zijn de resultaten opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen problemen die de inwoners ervaren (hoofdstuk 3) en de oplossingen die aangedragen zijn (hoofdstuk 4). In het laatste hoofdstuk worden de resultaten tot een conclusie gevormd.

2

Onderzoeksverantwoording

Er is gevraagd om een goede methode om de meningen van de inwoners te horen. Hiervoor is een online enquête uitgezet. Vanuit Goudappel is gewaarborgd dat het onderzoek op een eerlijke en gedegen wijze is uitgevoerd.

2.1 Wijze van uitnodiging en dataverzameling

Alle 1.300 huishoudens in Kerkeveld hebben per post een brief toegestuurd gekregen, waarin ze zijn uitgenodigd om mee te doen aan de enquête over het verkeer in Kerkeveld. In de brief stond een link naar de online enquête op de SNAP webhost. Een programma dat Goudappel gebruikt om enquêtes vorm te geven. Als iemand op de website de enquête invult en verstuurd, wordt deze in de webhost opgeslagen. Goudappel kan op deze manier alle resultaten van alle ingevulde enquêtes downloaden.

2.2 Fraude voorkomen

Om de enquête fraudebestendig te maken zijn de volgende maatregelen genomen.

Unieke inlogcodes om fraude te voorkomen

Op de brief die de bewoners ontvangen hebben stond een unieke inlogcode, waarmee de enquête ingevuld kon worden. Op deze manier had ieder huishouden zijn eigen inlogcode om de enquête mee in te vullen. Deze (6-cijferige) codes zijn willekeurig gegenereerd in Excel. Deze codes hadden geen logische volgorde en waren allemaal uniek.

Bij de eerste vraag in de enquête werden de bewoners gevraagd om de inlogcode in te vullen. Hier kon elk willekeurig getal ingevuld worden. Het was mogelijk een andere code dan de aangeleverde code in te vullen. Ook was het mogelijk om dezelfde code meerdere malen te gebruiken. Vanwege technische beperkingen (gezien de omvang van het onderzoek) was het onmogelijk om alleen de 1300 uitgedeelde codes toe te staan met de beperking dat elke code maar 1x te gebruiken was.

Om te voorkomen dat iemand fraudeerde door meerdere malen de enquête in te vullen of dat iemand die niet uitgenodigd was de enquête in zou vullen, is er een fraudecheck gedaan. Deze check vond plaats achteraf, nadat de enquêtes ingevuld en de resultaten binnen waren.

Fraudecheck

De opzet van het onderzoek was dat elk huishouden 1x de enquête mocht invullen. Om frauduleuze enquêtes te verwijderen, zijn er 2 controles gedaan (in deze volgorde):

- Ongeldige inlogcodes: Alle enquêtes die ingevuld waren met een code die niet op de lijst van 1.300 uitgedeelde codes stond zijn verwijderd. Dit bleken bij controle 49 enquêtes te zijn.
- Dubbel gebruikte inlogcodes. Wanneer één inlogcode meerdere malen gebruikt is voor verschillende enquêtes is alleen de eerst ingevulde enquête behouden. Er is er voor gekozen om deze methode te gebruiken, omdat: wanneer het technisch onmogelijk was om een code 2x te gebruiken, ook alleen de eerste ingevulde enquête in de analyse zou zijn opgenomen. Bij deze controle zijn er 61 enquêtes uit de data verwijderd.

Dit heeft geleid tot 694 bruikbare enquêtes. Hiervan zijn er 31 niet volledig ingevuld. Dit zijn enquêtes waar mensen aan zijn begonnen, maar die zij niet hebben afgemaakt en verstuurd. Deze enquêtes zijn wel gebruikt, omdat zij wel bruikbare informatie bevatten. De andere 661 enquêtes zijn volledig ingevuld en ingediend. In tabel 2.1 staat hoeveel van de ingevulde enquêtes uit welke deelwijk komen.

wijk	aantal ingevulde enquêtes	% van de huishoudens
De Flier	186	54%
De Gamert	69	59%
De Lingert	224	51%
De Meren	87	55%
Diemewei	110	44%
Deelwijk onbekend	18	
totaal	694	

Tabel 2.1: Aantal ingevulde enquêtes per deelwijk

De enquête bestond uit twee onderdelen waarvan de resultaten los van elkaar behandeld worden: de resultaten die betrekking hebben op de verkeersproblemen in Kerkeveld en de resultaten die betrekking hebben op de beste oplossingen voor de ondervonden verkeersproblemen. In de volgende twee hoofdstukken worden deze resultaten behandeld.

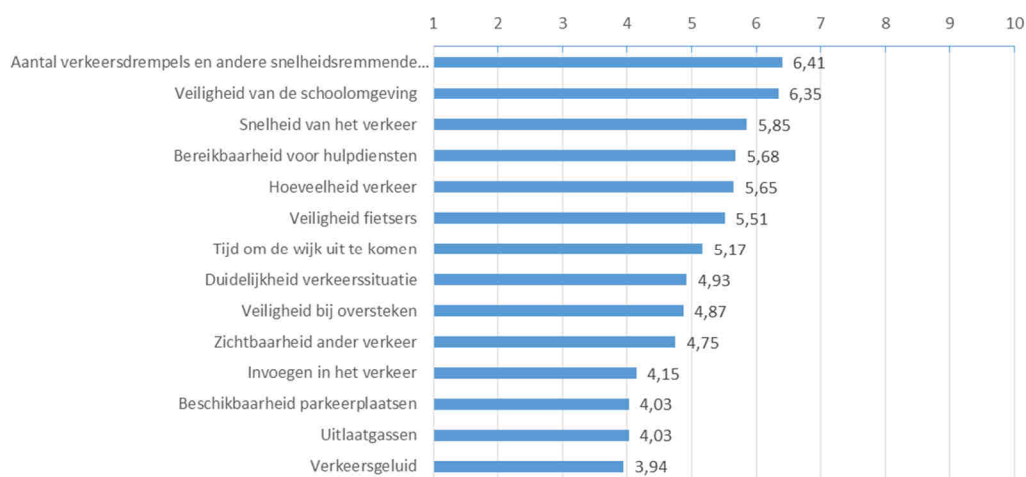
3

Resultaten 1 Ervaren problemen

3.1 Totaal overzicht van problemen

De respondenten is gevraagd om diverse verkeerssituaties te beoordelen op de mate dat zij de situatie als probleem ervaren. Als zij een situatie als problematisch beschouwen dan geven zij een hoge score aan dit probleem. Als de situatie niet als probleem ervaren wordt, geven zij een lage score aan dit probleem.

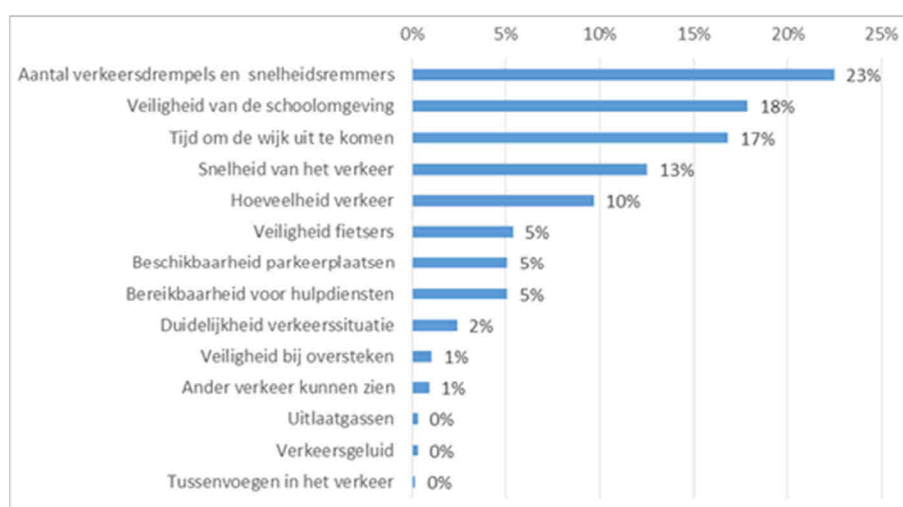
In figuur 3.1 is te zien dat er geen echte uitschieters zichtbaar zijn in de ervaren verkeersproblemen. Het aantal verkeersdrempels en andere snelheidsremmende maatregelen scoort het hoogst op de mate waarin bewoners het als probleem ervaren, samen met de veiligheid in de schoolomgeving. Verkeersgeluid kreeg de laagste score en werd dus als het minst grote probleem ervaren door de bewoners van Kerkeveld.



Figuur 3.1: Mate waarin verschillende verkeerssituaties als problemen worden ervaren (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)

Prioritering oplossen van verkeersproblemen

Er is ook gevraagd welk probleem, als eerst opgelost moet worden. Hierbij kon gekozen worden uit alle verkeerssituaties, dus ongeacht van de mate waarin deze als probleem worden ervaren. De resultaten hiervan staan in figuur 3.2. Op deze vraag gaf 23% van de inwoners in Kerkeveld aan dat zij het aantal verkeersdrempels als eerste opgelost willen hebben, gevolgd door 18% die de veiligheid rondom de schoolomgeving graag als eerste opgelost ziet. Het is duidelijk dat er sterke voorkeuren zijn in de problemen die de prioriteit hebben. Er zijn 5 problemen die meer dan 10% van de stemmen gekregen hebben en 6 problemen die minder dan 5% van de stemmen gekregen hebben.



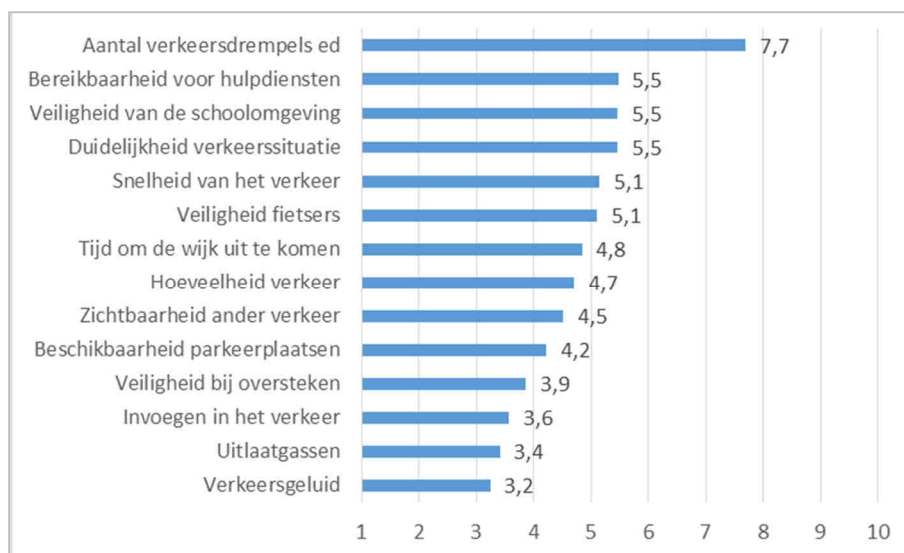
Figuur 3.2: Prioritering oplossen van ervaren verkeersproblemen

3.2 Problemen: ervaring per deelwijk

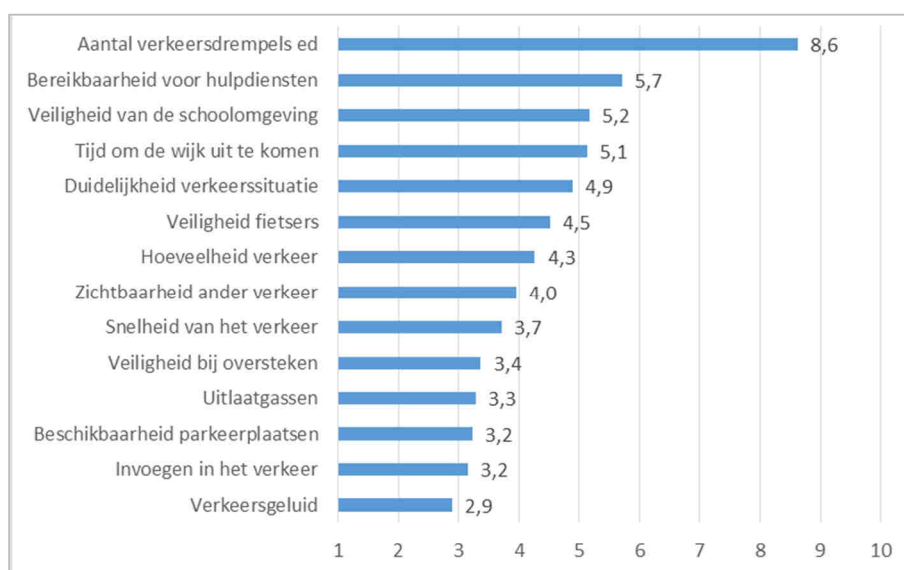
Per deelwijk wordt uitgesplitst hoe de bewoners de verschillende verkeersproblemen gescoord hebben. Het gaat hierbij om *huishoudens per deelwijk die de enquête ingevuld hebben*. Dit hoeft niet te betekenen dat de problemen van toepassing zijn op deze deelwijk.

De Flier en De Gamert

Bewoners uit de deelwijken De Flier en in De Gamert vinden verkeersdrempels veruit het grootste probleem van alle verkeersproblemen. Ook de andere scores op andere verkeerssituaties uit deze twee wijken komen met elkaar overeen, zoals te zien is in figuur 3.3 en 3.4.



Figuur 3.3: Verkeersproblemen ervaren door inwoners in De Flier (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)



Figuur 3.4: Verkeersproblemen ervaren door de bewoners in De Gamert (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)

De Meren

Inwoners van De Meren vinden de snelheid van het verkeer in Kerkeveld het grootste probleem, gevolgd door veiligheid van fietsers. Er zijn echter geen grote verschillen in de mate waarin de problemen ervaren worden, zoals te zien in figuur 3.5.

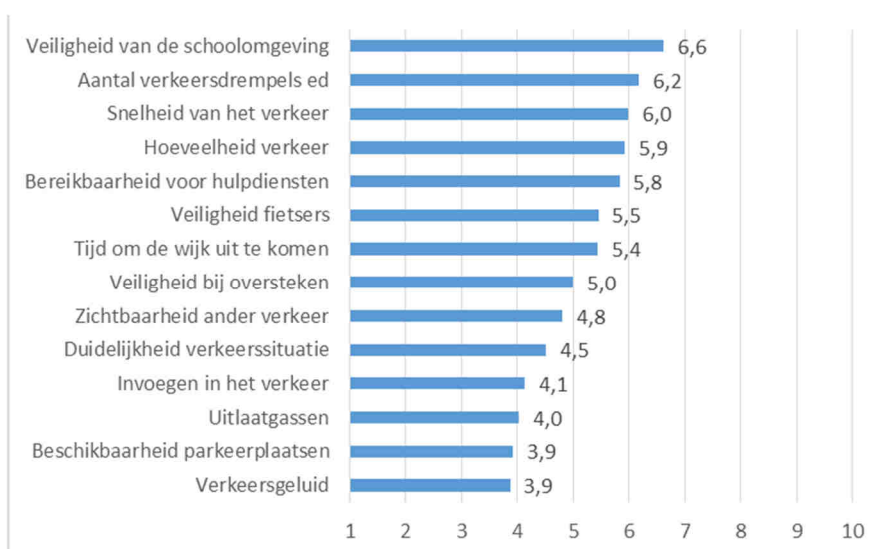
Het is opvallend dat de scores onder de inwoners van De Meren hoger zijn dan onder de inwoners van De Flier en De Gamert. Zij ervaren meer van de gestelde problemen als problematisch.



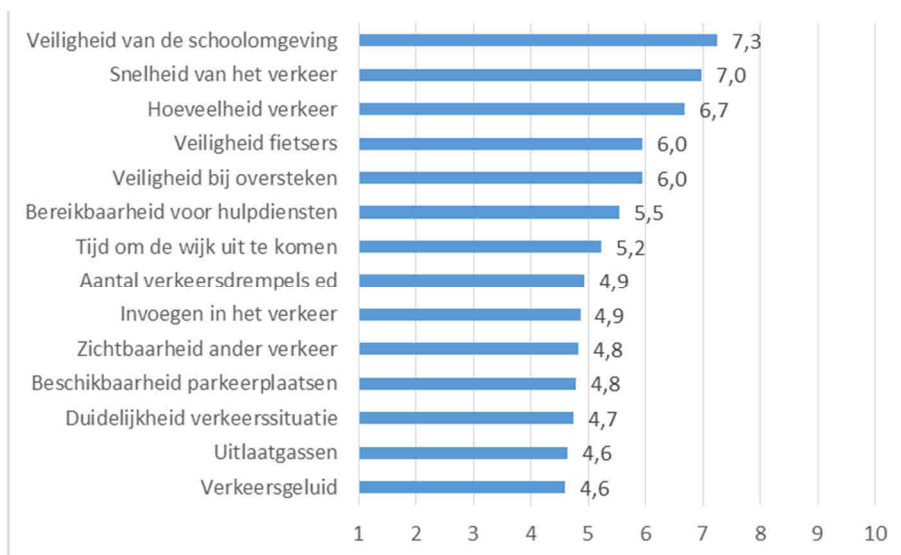
Figuur 3.5: Verkeersproblemen ervaren door de bewoners in De Meren (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)

De Lingert en Diemewei

Zoals is te zien in figuur 3.6 en 3.7 staat bij de inwoners uit De Lingert en Diemewei de veiligheid in de schoolomgeving op nummer 1. Dit is te verklaren doordat de school (De Trinoom) op de scheiding van deze twee wijken staat. De bewoners van Diemewei scoren dit punt wel een volle punt hoger dan de bewoners van De Lingert.



Figuur 3.6: Verkeersproblemen ervaren door de bewoners in De Lingert (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)



Figuur 3.7: Verkeersproblemen ervaren door de bewoners in Diemewei (1 = zeer klein, 10 = zeer groot)

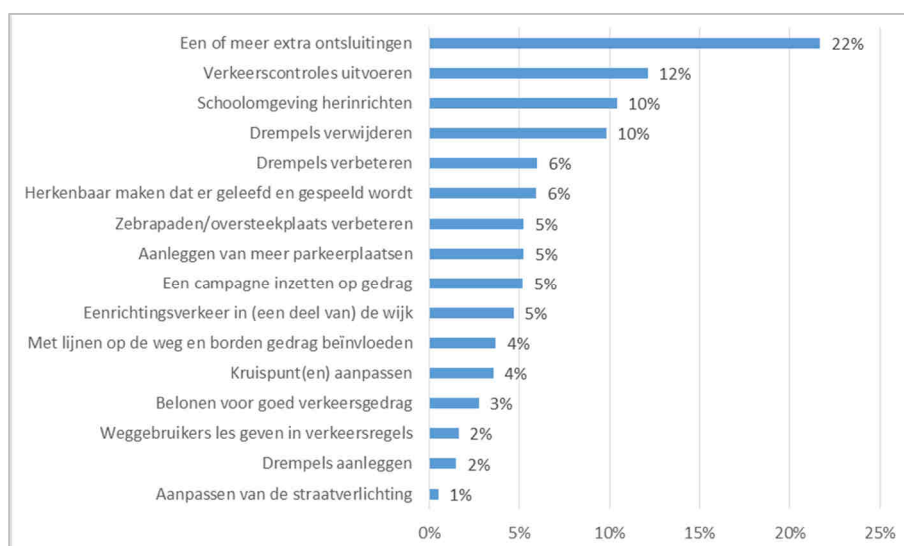
4

Resultaten 2 Aangedragen oplossingen

4.1 Meest genoemde oplossingen

De respondenten is gevraagd welk probleem als eerste opgelost moet worden (zie figuur 3.2). Als vervolg hierop is gevraagd wat de beste oplossingen zijn voor dit probleem, waarbij maximaal 3 antwoorden gegeven konden worden. Omdat de bewoners meerdere oplossingen konden aandragen, kan de som van alle oplossingen oplopen tot meer dan 100%.

In figuur 4.1 is weergegeven welke oplossingen in totaal door de inwoners worden genoemd voor verkeersproblemen. 22% van de inwoners noemt een of meer extra uitsluitingen als oplossing voor de algehele verkeersproblematiek in Kerkeveld.



Figuur 4.1: Het percentage inwoners dat de mogelijke oplossingen noemt voor de verkeersproblemen in Kerkeveld

4.2 Oplossingen en locatie per probleem

Toelichting

In deze paragraaf wordt ingegaan op de problemen waarvan de mate waarin het als probleem wordt ervaren, gemiddeld hoger scoort dan een 5,0 (figuur 2.1). Het zijn zeven problemen:

- drempels en andere snelheidsremmende maatregelen;
- veiligheid van de schoolomgeving;
- snelheid van het verkeer;
- bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- hoeveelheid verkeer;
- veiligheid fietsers;
- tijd om de wijk uit te komen.

Van de problemen is in deze paragraaf opgenomen:

- *Welke oplossingen de respondenten het beste vinden.*
Alleen mensen die een probleem de hoogste prioriteit geven is gevraagd aan te geven welke oplossingen zij het beste vinden. Er konden maximaal 3 oplossingen aangedragen worden, waardoor de totale percentages hoger zijn dan 100%.
- *In welke wijk zij de problemen ervaren.*
Alleen mensen die een probleem een score van 7 of hoger geven, is gevraagd aan te geven in welke deelwijk een probleem zich voornamelijk voordoet. Het gaat hierbij niet om de deelwijk waar de respondenten wonen (zoals in paragraaf 3.2), maar om de deelwijk waar dit verkeersprobleem zich voor doet.

Omdat elk probleem maar aan een deel van de mensen is voorgelegd, is per vraag aangegeven hoeveel mensen de vraag hebben gekregen en hoe groot de foutmarge is bij een betrouwbaarheidsinterval van 95% (dat wil zeggen: 95% van de responses valt binnen deze foutmarge).

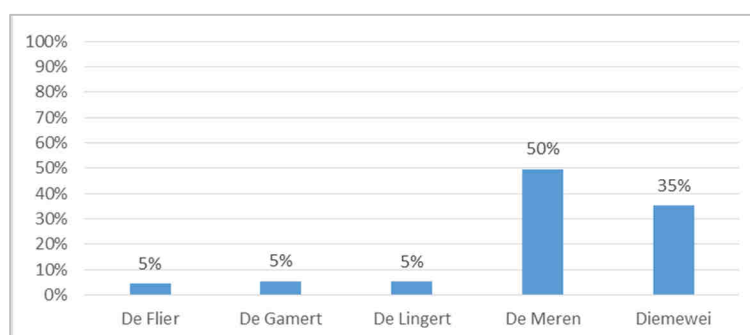
Probleem 1: Drempels en andere snelheidsremmende maatregelen

Van de (151) mensen die de drempels het grootste probleem vinden, kiezen de meesten voor het verwijderen van de drempels (27%) als beste oplossing. Een extra ontsluiting wordt door 15% van de huishoudens genoemd (zie figuur 4.2). 151 mensen hebben deze vraag voorgelegd gekregen, deze vraag heeft een foutmarge van 7,1%.



Figuur 4.2: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor het aantal drempels en andere snelheidsremmende maatregelen

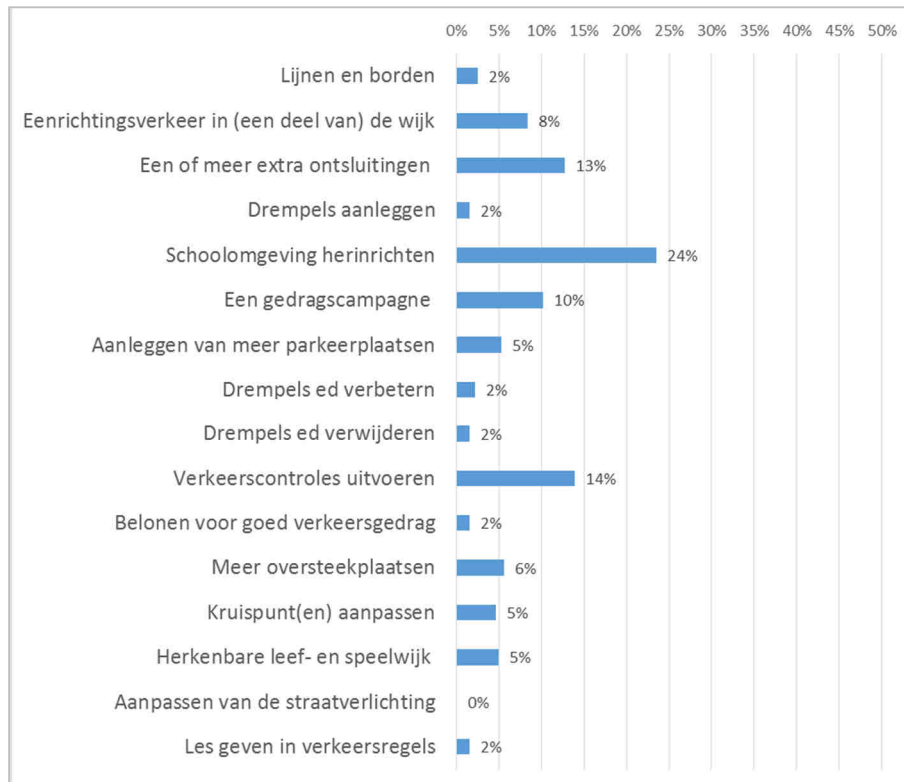
De (350) inwoners van Kerkeveld, die de drempels een score van 7 of hoger geven, vinden de drempels en andere snelheidsremmende maatregelen vooral in De Meren en Diemewei een probleem. Dit komt overeen met de locaties van de in de wijk aanwezige drempels (zie figuur 4.3). Deze vraag is aan 350 mensen voorgelegd waardoor de resultaten van de vraag naar de probleemlocatie een foutmarge van 4,5% heeft.



Figuur 4.3: Percentage huishoudens dat verkeersdrempels en andere snelheidsremmende maatregelen een probleem vindt in deze deelwijken

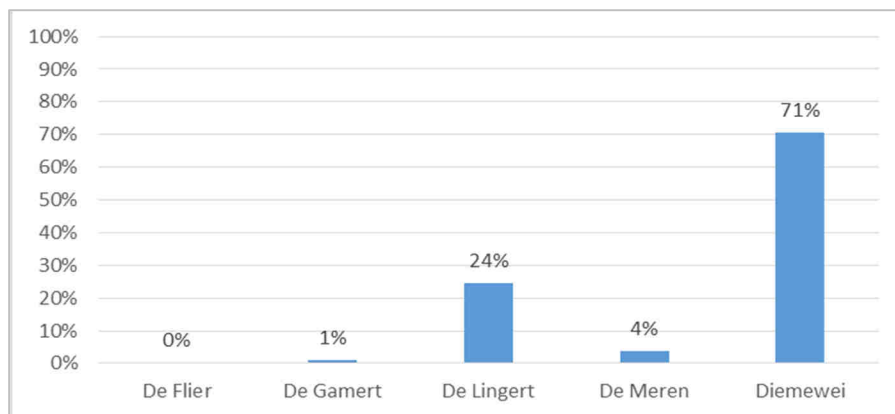
Probleem 2: Veiligheid van de schoolomgeving

Het herinrichten van de schoolomgeving en handhaving zijn twee van de oplossingen die het meeste genoemd worden, door de mensen (120) die prioriteit geven aan het oplossen van de schoolomgeving (zie figuur 4.4). 120 mensen hebben deze vraag voorgelegd gekregen. Dit levert een foutmarge op van 8,1%.



Figuur 4.4: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor een veiligere schoolomgeving

De (303) mensen die de veiligheid van de schoolomgeving een score van 7 of hoger geven, geven aan dat dit vooral in Diemewei en De Lingert geldt (zie figuur 4.5). De school ligt op de scheiding van deze wijken, dus deze uitkomst was te verwachten. Meer mensen vonden de schoolomgeving een probleem in Diemewei dan in De Lingert, dit is te verklaren doordat het meeste verkeer vanaf Diemewei aan komt rijden. Deze vraag is aan 303 mensen voorgelegd waarmee de foutmarge voor de antwoorden 4,9% is.



Figuur 4.5: Percentage huishoudens dat veiligheid van de schoolomgeving, een probleem vindt in deze deelwijken

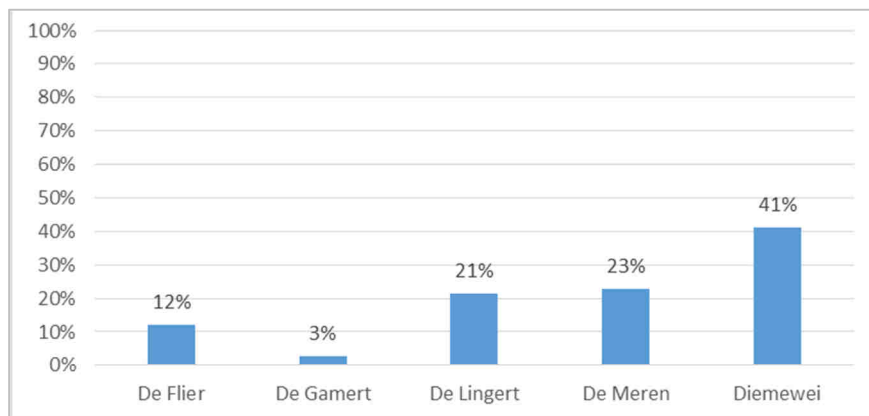
Probleem 3: Snelheid van het verkeer

Van de (84) mensen die de snelheid in de wijk de hoogste prioriteit geven, is volgens 24% het invoeren van verkeerscontroles de beste oplossing voor dit probleem. Gevolgd voor een herkenbare leef en speelwijk. Deze vraag is aan 84 mensen voorgelegd waardoor de foutmarge 10,0% is.



Figuur 4.6: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de snelheid van het verkeer

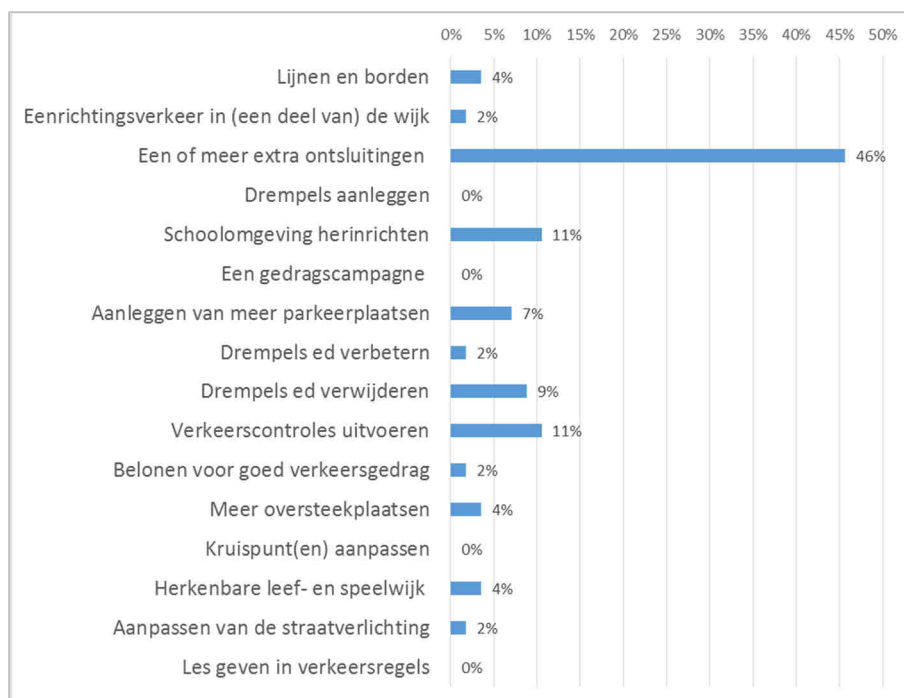
Volgens de (294) inwoners die de snelheid van het verkeer problematisch vinden (een score van 7 of hoger), is dit vooral in Diemewei een probleem. Al was dit antwoord niet unaniem. Sommige bewoners vinden snelheid in De Lingert en de Meren het meest problematisch (zie figuur 4.7). De vraag is aan 294 mensen voorgelegd, waardoor de resultaten van de vraag naar de deelwijk een foutmarge van 5,0% hebben.



Figuur 4.7: Percentage huishoudens dat snelheid van het verkeer, een probleem vindt in deze deelwijken

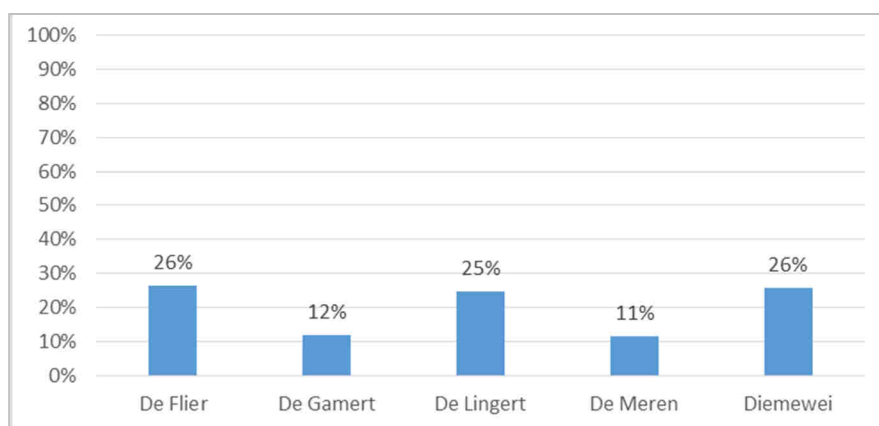
Probleem 4: Bereikbaarheid voor hulpdiensten

Van de (34) Kerkevelders die de bereikbaarheid voor hulpdiensten prioriteit geven, ziet 46% een extra ontsluiting als de beste oplossing (zie figuur 4.8). Deze vraag is door 34 mensen ingevuld waardoor de resultaten een foutmarge hebben van 16%.



Figuur 4.8: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten

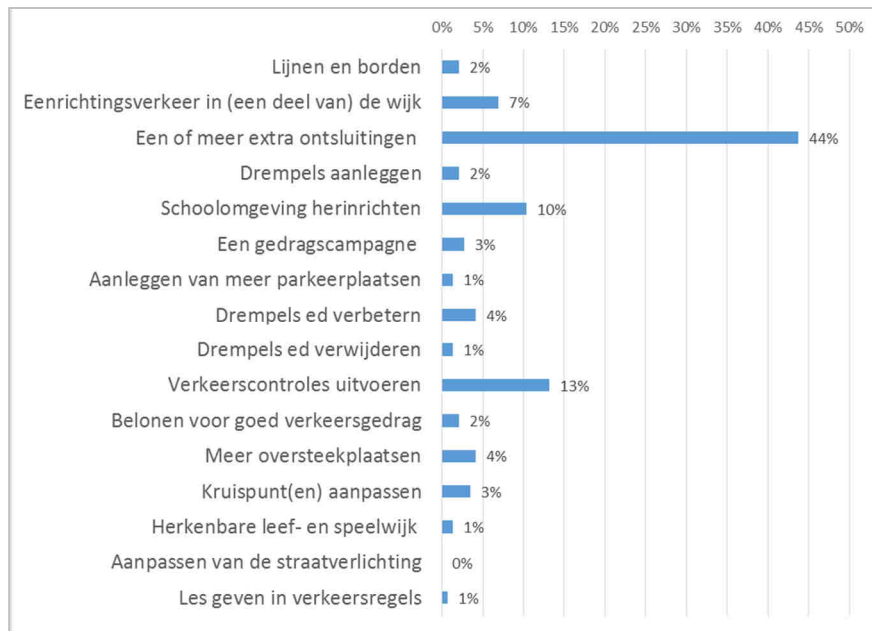
De bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten is in 3 deelwijken een probleem. Dat vinden de (272) inwoners die de bereikbaarheid een 7 of hoger scoren op de mate waarin het een probleem is. Zowel De Flier, als Diemewei, als De Lingert worden gezien als slecht te bereiken door hulpdiensten (zie figuur 4.9). Deze vraag is aan 272 mensen voorgelegd, de foutmarge is 5,3%.



Figuur 4.9: Percentage huishoudens dat bereikbaarheid voor hulpdiensten, een probleem vindt in deze deelwijken

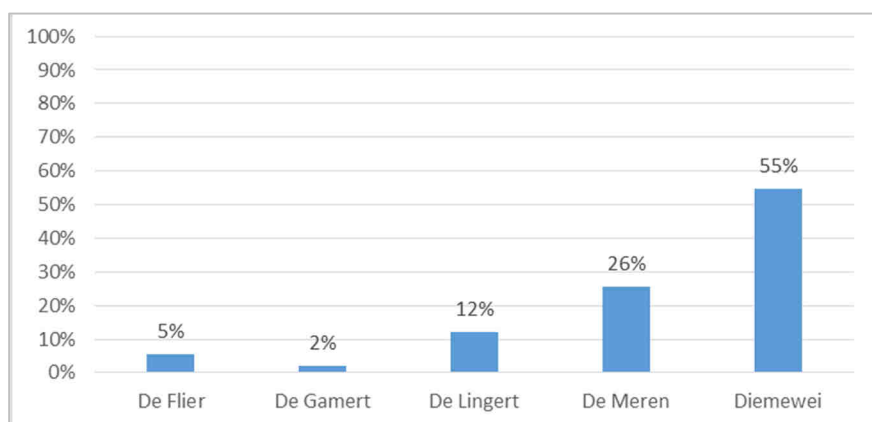
Probleem 5: Hoeveelheid verkeer

44% van de (65) inwoners die het oplossen van de hoeveelheid verkeer in de wijk de prioriteit geeft, vindt dat een extra ontsluiting de beste oplossing is (zie figuur 4.10). Deze vraag is door 65 mensen ingevuld daardoor is de foutmarge 11,6%.



Figuur 4.10: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor de hoeveelheid verkeer

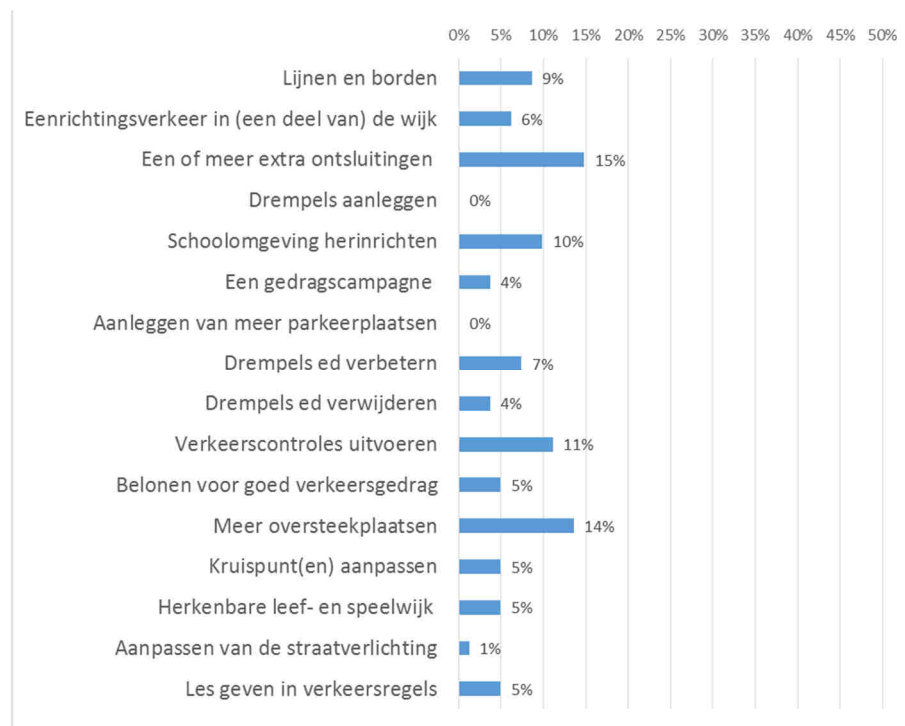
De hoeveelheid verkeer is volgens 55% van de (256) inwoners die dit probleem een 7 of hoger geven het grootst in Diemewei. Dit kan komen omdat het verkeer vanuit De Lingert door deze wijk rijdt om de wijk uit te gaan (zie figuur 4.11). deze vraag is aan 256 mensen voorgelegd, dit levert een foutmarge op van 5,5%.



Figuur 4.11: Percentage huishoudens dat hoeveelheid verkeer een probleem vindt in deze deelwijken

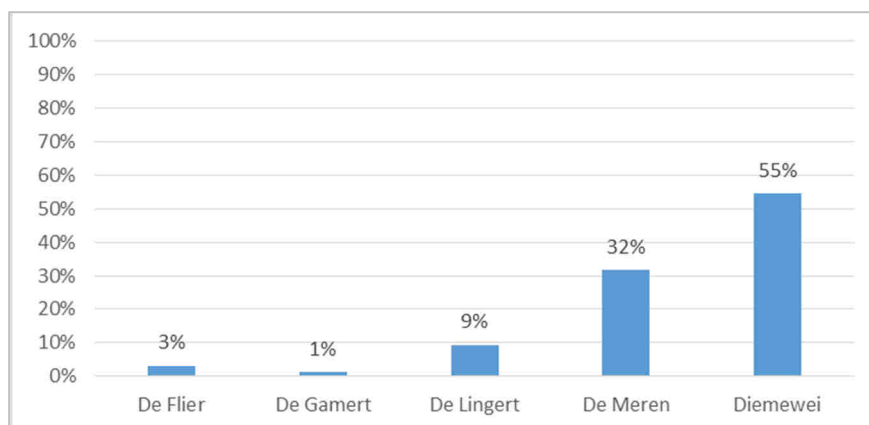
Probleem 6: Veiligheid fietsers

Voor de verkeersveiligheid van fietsers zijn, volgens de (36) inwoners die dit probleem prioriteren, verschillende oplossingen. Hoog scorende oplossingen zijn: een extra ontsluiting, het aanpassen van de schoolomgeving en het realiseren van meer oversteekplaatsen (zie figuur 4.12). Slechts 36 mensen hebben deze vraag ingevuld waardoor er een foutmarge is van 15%.



Figuur 4.12: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor veiligheid fietsers

De onveiligheid van fietsers wordt het grootst ervaren in Diemewei. Dat vindt de helft van de (256) Kerkevelders die dit probleem een 7 of hoger geeft op de mate waarin dit een probleem is (zie figuur 4.13). 256 mensen hebben deze vraag ingevuld, de foutmarge is 5,3%.

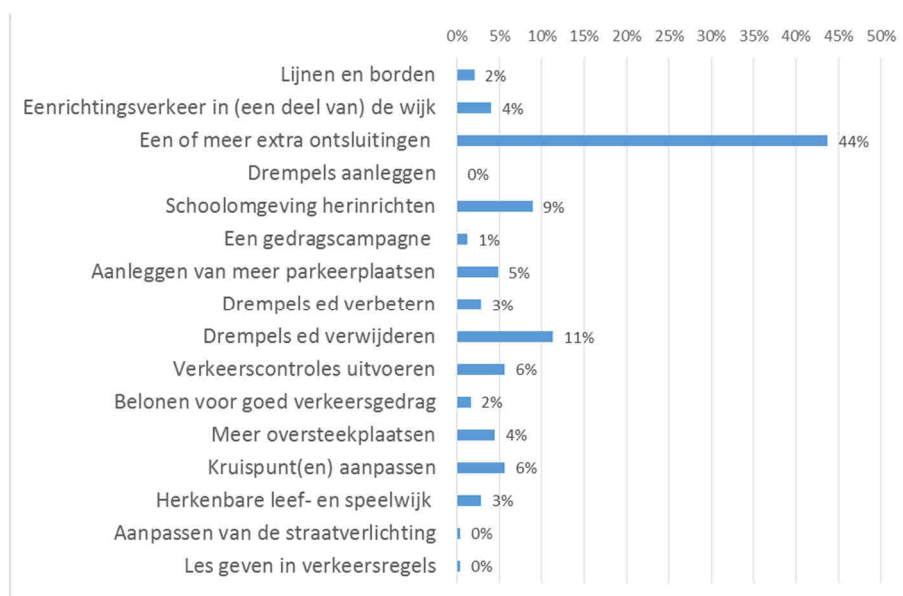


Figuur 4.13: Percentage huishoudens dat veiligheid voor fietsers een probleem vindt in deze deelwijken

Probleem 7: Tijd om de wijk uit te komen

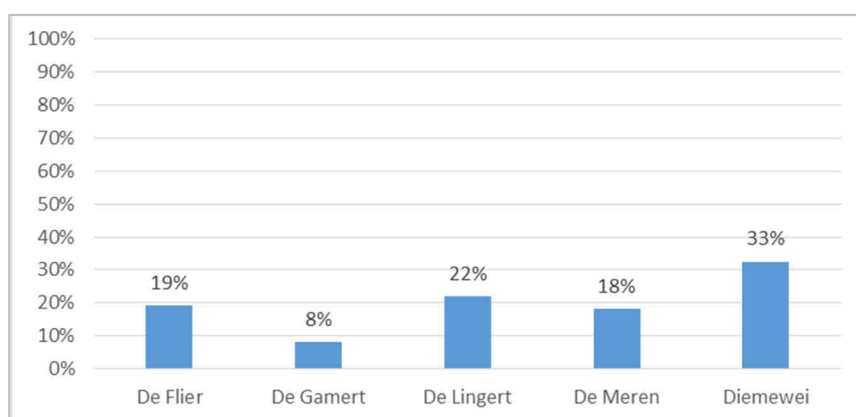
Een extra ontsluiting is volgens 44% van de (113) inwoners, die de tijd om de wijk uit te komende hoogste prioriteit vinden, de beste oplossing (zie figuur 4.14).

Deze vraag is aan 113 mensen voorgelegd en heeft een foutmarge van 8,4%.



Figuur 4.14: Percentage huishoudens dat dit de beste oplossing vindt voor tijd om de wijk uit te komen

30% van de (255) inwoners van Kerkeveld die dit probleem een 7 of hoger geeft, noemt Diemewei als locatie waar de tijd om de wijk uit te komen het grootst is (zie figuur 4.15). 255 mensen hebben deze vraag voorgelegd gekregen, de foutmarge is 5,5%.



Figuur 4.15: Percentage huishoudens dat tijd om de wijk uit te komen een probleem vindt in deze deelwijken

5

Conclusie

Conclusie Problemen

Wat betreft de verkeersproblemen in de wijk Kerkeveld zijn de resultaten uit de enquête samen te brengen in twee top drieën. De eerste top drie over welke verkeerssituaties een probleem vormen:

1. aantal verkeersdrempels (6,41);
2. veiligheid in de schoolomgeving (6,35);
3. snelheid van het verkeer (5,85).

Een tweede top 3 over welke problemen de respondenten prioriteit geven:

1. aantal verkeersdrempels (23% van de respondenten);
2. veiligheid schoolomgeving (18%) en tijd om de wijk uit te komen (17%);
3. snelheid van verkeer(13%).

Het is opvallend dat de tijd om de wijk uit te komen op nummer 2 staat van de prioriteitenlijst, terwijl die op nummer 7 staat in de lijst met de mate waarin situaties als probleem worden ervaren.

Conclusie oplossingen

Een extra ontsluiting wordt naar verhouding door de meeste respondenten (22%) aangedragen als oplossing. Gevolgd door verkeerscontroles (12%), schoolomgeving herinrichten en drempels verwijderen (beide 10%).

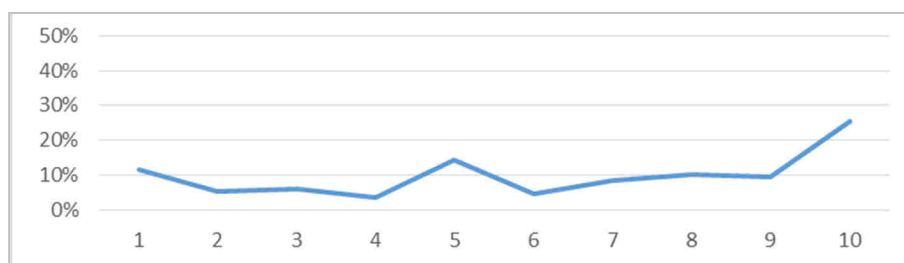
Bijlage 1

Spreidingsgrafieken

Van de 7 behandelde problemen, is uiteengezet welke antwoorden de bewoners gegeven hebben betreft de mate van probleemervaring. De spreiding van antwoorden geeft informatie over de mate waarin vragen inwoners het eens zijn over de mate waarin ze problemen ervaren.

Probleem 1: drempels en andere snelheidsremmende maatregelen

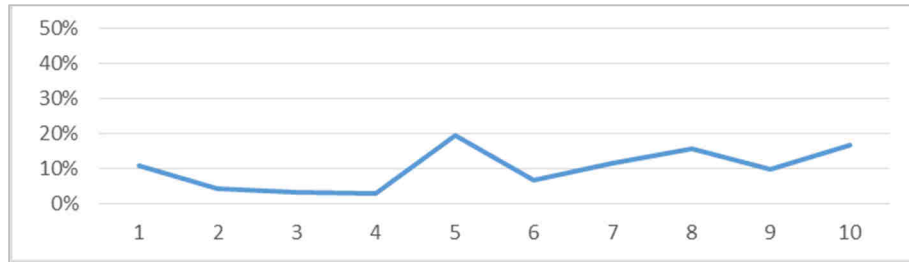
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag relatief groter dan bij de andere vragen. Dat wil zeggen: het gemiddelde cijfer was een 6,4, maar meer dan 20% van de mensen heeft dit probleem een 10 gegeven en vinden dit dus een zeer groot probleem (zie figuur B1.1). 1,3% van de mensen hebben 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.1: Spreiding van de scores op de mate van probleem drempels en snelheidsremmende maatregelen

Probleem 2: Veiligheid van de schoolomgeving

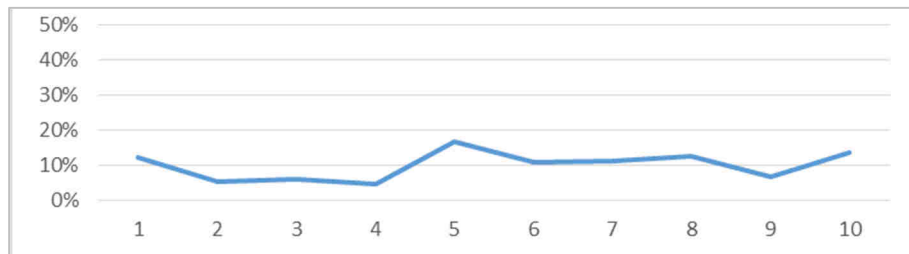
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag vrij gelijkmatig verdeeld. Dat wil zeggen: het gemiddelde cijfer was een 6,4. De meeste antwoorden lagen rond het gemiddelde cijfer (zie figuur B1.2). 16% heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.2: Spreiding mate van probleem veiligheid schoolomgeving

Probleem 3: snelheid van het verkeer

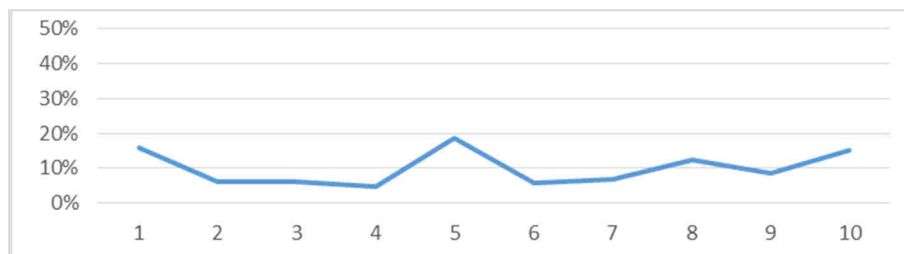
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag vrij gelijkmatig verdeeld. Gemiddeld gaven de bewoners dit probleem een 5,9 en de meeste antwoorden liggen rondom dit cijfer (zie figuur B1.3). 0.3% van de mensen heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.3: Spreiding mate van probleem snelheid verkeer

Probleem 4: Bereikbaarheid voor hulpdiensten

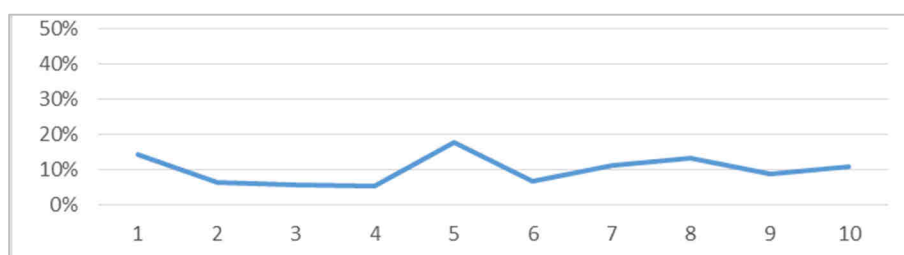
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag relatief groter dan bij de andere vragen. Het gemiddelde voor deze vraag was een 5,7, maar 15% van de mensen gaf deze vraag een 1 en 15% een 10. Verder vond 20% van de mensen het een 5 (zie figuur B1.4). 1,5% van de mensen heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.4: Spreiding mate van probleem bereikbaarheid hulpdiensten

Probleem 5: Hoeveelheid verkeer

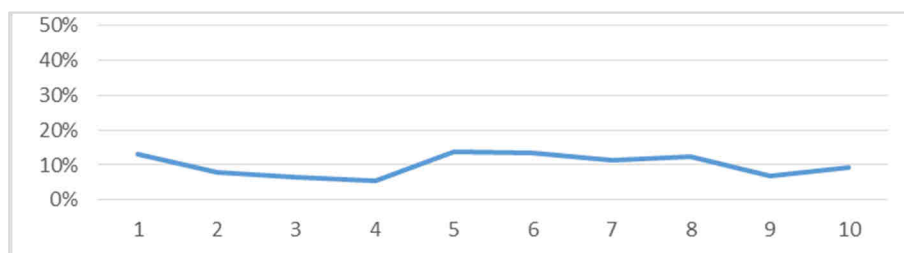
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord gaf, is voor deze vraag relatief groter dan bij de andere vragen. Het gemiddelde cijfer was een 5,7, maar 15% van de mensen gaf deze vraag een 1 en 15% een 10. Verder vond 20% van de mensen het een 5 (zie figuur B1.5). 0,6% van de mensen heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.5: spreiding mate van probleem hoeveelheid verkeer

Probleem 6: Veiligheid fietsers

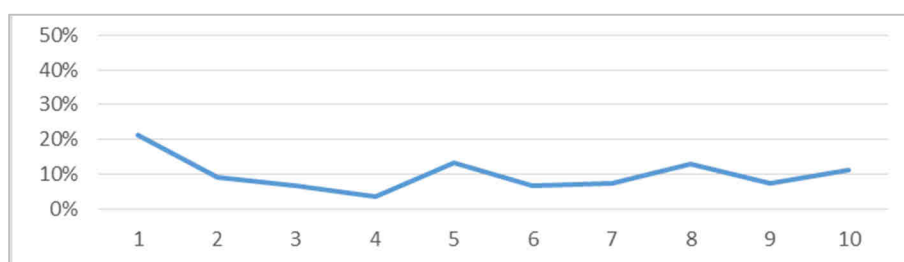
De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag vrij gelijkmatig verdeeld. Dat wil zeggen: het gemiddelde cijfer was een 5,5. De meeste antwoorden lagen rond het gemiddelde cijfer (zie figuur B1.6). 0,1% van de mensen heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag



Figuur B1.6: Spreiding mate van probleem veiligheid fietsers

Probleem 7: Tijd om de wijk uit te komen

De spreiding in het aantal mensen dat een bepaald cijfer als antwoord geeft, is voor deze vraag relatief groter dan bij de andere vragen. Het gemiddelde cijfer was een 5,2 maar 20% van de mensen gaf deze vraag een 1 en 10% een 10. Verder scoorden 5,6,7 en 8 allen rond de 10% (zie figuur B1.7). 1,3% van de mensen heeft 'niet van toepassing' ingevuld bij deze vraag.



Figuur B1.7: Spreiding mate van probleem tijd om de wijk uit te komen

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng