BELEVING VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID VOOR EN NA DE INVOERING VAN VERKEERSMAATREGELEN

Resultaten van een enquête in het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk)

R-84-27 I

J.H. Kraay, soc. drs.

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Doel en opzet van de enquête

2. Omvang van de enquête en verstorende variabelen
2.1. De omvang van de enquête
2.2. Gegevens over de non-response
2.3. Verstorende variabelen

3. Resultaten van de enquête
3.1. Opleiding, autobezit en wijze van vervoer
3.2. Beleving van de onveiligheid in de woonomgeving
3.2.1. De onveiligheid voor volwassenen
3.2.2. De ervaren onveiligheid door kinderen
3.3. Ervaringen met ongevallen van volwassenen en kinderen in de woonbuurt
3.4. Ervaringen met bijna-ongevallen van volwassenen en kinderen in de woonbuurt
3.5. Kruispunten of weggedeelten in de woonbuurt die de ondervraagden gevaarlijk vinden
3.6. Kruispunten of weggedeelten die de ouders in de woonbuurt gevaarlijk vinden voor hun kinderen
3.7. Buiten spelen en naar school gaan van kinderen
3.8. Speciale aandachtsgebieden
3.8.1. Het sluipverkeer
3.8.2. Het verkeergedrag van de automobilist
3.8.3. De parkeersituatie
3.9. Effecten van de maatregelen in opties waar gedragsonderzoek uitgevoerd
3.10. Beleving van met name fietsers en bromfietsers

4. Samenvatting en slotopmerkingen

Literatuur

Tabellen (zie deel II).

1. DOEL EN OPZET VAN DE ENQUETE

Het primaire doel van de enquête in het vooronderzoek was het vinden van een aantal locaties die door de bewoners als onveilig worden ervaren. Het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) van de Rijksuniversiteit Groningen had die locaties nodig om er gedragsobservaties uit te voeren en zo na te gaan welke relaties er kunnen bestaan tussen de beleving van de verkeersveiligheid, het verkeersgedrag en de feitelijke veiligheid (Van der Colk, 1979a). Daarnaast was het aanvankelijk de bedoeling dat het VSC de resultaten van de enquête ook zou kunnen gebruiken voor verkeersopvoedingsonderzoek. Tot slot was de enquête ook nog bedoeld om de beleving van de verkeersveiligheid onder bewoners van de demonstratiegebieden in de voorperiode in kaart te brengen, zonder te proberen eventuele verschillen te verklaren (zie hiertoe het verslag van Kraay & Remerie, 1980).

De concept-enquête over de subjectieve veiligheid in het vooronderzoek werd in opdracht van de SWOV door het VSC opgesteld (mei 1977). De vraagstelling kon in eerste instantie in zes hoofdonderwerpen gesplitst worden:

a. biografische gegevens, keuze van vervoerswijze en buiten spelen;
b. gegevens over ervaringen met ongevallen (meer en minder objectief);
c. signaleren van en reageren op gevaarlijke plaatsen in de wijk;
d. schoolgaan: manier waarop, route en begeleiding;
e. door ouders aan kinderen opgelegde restricties;
f. wat denken ouders dat kinderen kunnen doen en hoe geven ze verkeersopvoeding.

De vragen die over deze onderwerpen gesteld zouden worden, hadden betrekking op drie doelgroepen, te weten ouders met kinderen, kinderen en bejaarden. Deze laatste twee groepen zijn als verkeersdeelnemer het meest kwetsbaar en maken bovendien het meest intensief gebruik van de woonomgeving. De vragenlijst zou worden gesplitst in drie delen, te weten:

1. Vragenlijst Veiligheid V (= volwassene) met vragen over:
- eigen ervaringen met ongevallen;
- ervaringen met ongevallen van eigen kind(eren);
- subjectieve veiligheid in woonbuurt;
- route van kind naar school;
- buiten spelen van kind en opgelegde restricties.

(De vragen over verkeersopvoeding en wat kinderen volgens de ouders kunnen, waren in dit stadium al geschrapt. Enerzijds omdat men vreesde dat de enquête te lang zou worden, anderzijds omdat de vragen overbodig leken met betrekking tot het gestelde doel.)

2. Vragenlijst Veiligheid K (= kind) met vragen over:
- buiten spelen;
- subjectieve veiligheid in woonbuurt;
- ervaringen met ongevallen;
- route naar school en beleving van de veiligheid van die route.

3. Vragenlijst Veiligheid B (= bejaarde) met vragen over:
- ervaringen met ongevallen;
- ervaringen met conflicten;
- subjectieve veiligheid in woonbuurt;
- opinie over verbeteringen van de verkeersveiligheid.

De beantwoording van deze drie vragenlijsten zou ongeveer 25 minuten in beslag nemen. Er was echter om budgettaire redenen maar 10 minuten enquêtetijd beschikbaar. Dit verschil in benodigde en beschikbare tijd was zo groot dat besloten werd tot een gewijzigde opzet. De vragenlijsten K en B kwamen geheel te vervallen. De vragenlijst V werd gesplitst in:
- vragenlijst Veiligheid A (ondervraging van een aselect gekozen persoon van 16 jaar of ouder);
- vragenlijst Veiligheid A + B (ondervraging van bij voorkeur de moeder; alleen in de huishoudens met ten minste één kind in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar).

Verder zouden er alleen maar vragen worden gesteld over:
- eigen ervaringen met ongevallen en bijna-ongevallen;
- gevaarlijke plaatsen in de wijk;
- ervaringen van eigen kind(eren) met ongevallen en bijna-ongevallen;
- gevaarlijke plaatsen voor kinderen in de wijk en hoe die plaatsen veiliger gemaakt kunnen worden;
- buiten spelen van de kinderen en restricties daaraan.

Met deze gewijzigde opzet was de doelgroep bejaarden vervallen. Het kind zelf kwam nu ook niet meer aan bod. Ervaringen met ongevallen van kinderen moest men nu via de ouders aan de weet komen.

De wijze van steekproeftrekking is beschreven in DHV (1979).

Het zal duidelijk zijn dat de doelstellling bij de enquête in het na-onderzoek verschillend is van die bij het vooronderzoek. In het na-onderzoek ligt het accent van de enquête op het effect van de genomen maatregelen in relatie tot de er achter liggende doelstellingen.
Het gegeven ligt er dat bij de enquêtes zowel in de voor- als in de naperiode geen sprake is van controlegebieden, waardoor enige omzichtigheid blijft geboden bij de interpretaties van de gevonden effecten.
Deze voorzichtigheid slaat ondermeer op het feit dat mensen door de jaren heen meer kennis hebben verworven over in het bijzonder herinrichtingsmaatregelen. Ook zullen de (negatieve) gevoelens over de inspraakprocedures hun weerslag in de antwoorden kunnen hebben.

Steekproef

De Onderzoekgroep Verkeersveiligheid kende in het na-onderzoek een groot gewicht toe aan deze enquête. Daartoe is de steekproef uitgebreid met de verkeersruimten en de vragenlijst uitgebreid, terwijl tevens is afgestemd op een aantal onderscheidingen in het gedrags- en ongevallenonderzoek, zoals verkeersruimten en verblijfsgebieden, de indeling naar optiegebied en specifieke locaties.

Er is voor gezorgd de steekproeftrekking op dezelfde wijze te organiseren als in het vooronderzoek. Eveneens zijn dezelfde doelgroepen gehanteerd: volwassenen vanaf 18 jaar, en ouders met kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar. In de naperiode zijn ook kinderen in de leeftijd van 8 t/m 15 jaar zelf ondervraagd. Een aantal kenmerken lenen zich direct voor een voor- en nastudie; bij andere kenmerken zal in de nastudie worden gevraagd over de voor- en naperiode: bij de meeste kenmerken is een vergelijking mogelijk tussen de opties onderling en met de verkeersgebieden in de naperiode.

Er is aansluiting gezocht bij de enquête van het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS (Katteler & Kropman, 1980), waardoor een grotere steekproef mogelijk bleek bij 20 minuten enquêtetijd.
Ten behoeve van de steekproeftrekking heeft de projectorganisatie een overzicht geleverd van alle straten en adressen per optie, zoals dat ook in het vooronderzoek is gebeurd. Uit dit bestand is voor het na-onderzoek

at random de ondervraagden getrokken. Daarbij zijn dan eerst dezelfde ondervraagden geselecteerd als uit het vooronderzoek. Vervolgens is de steekproef aangevuld met andere personen (die reeds in de voorperiode in de optiegebieden woonden) zodanig dat een representatief beeld van het optiegebied wordt verkregen. Hierbij moet wel bedacht worden dat ongeveer dertig percent van de bewoners uit de voorperiode is verhuisd. Op deze wijze worden de voordelen van een replicatiestudie en een panelstudie gecombineerd.

Onderwerpen

De uitwerking van de vragen van de Onderzoekgroep Verkeersveiligheid heeft plaats gevonden in overleg met het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS. De onderwerpen die in de enquête in het na-onderzoek aan de orde komen zijn de volgende:

Persoonsgegevens

De persoonsgegevens zijn op dezelfde wijze verzameld als in het vooronderzoek. Algemene kennisvragen zijn toegevoegd, alsmede vragen over hoe de bewoners zelf hun optiegebied zien.

Wijze van verkeersdeelname

In hoeverre er als gevolg van de herindeling en herinrichting een verschuiving optreedt in de vervoerswijzen is nagevraagd.

Algemene en specifieke aspecten beleving verkeersveiligheid

Een aantal vragen aangaande de algemene belevingsaspecten zijn herhaald. Voor de beleving van de verkeersveiligheid op specifieke locaties zijn de vragen naar gevaarlijke locaties en over bijna-ongevallen in de woonwijk herhaald; deze gegevens kunnen vervolgens in verband worden gebracht met de genomen maatregelen en later met de verkeersongevallen. Dit geldt zowel voor ouderen als voor kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar. De vragen over de restricties van ouders aan kinderen bij het buiten spelen zijn eveneens herhaald.

Aangezien de beleving van de verkeersveiligheid beïvloed kan zijn door irritatie van de inspraakprocedures zijn door de Onderzoekgroep Gebruik en Beleving Openbare Ruimte hierover vragen gesteld.

Effecten genomen maatregelen

Vastgesteld wordt de (on)vrede met de genomen maatregelen. Bij eventuele onvrede is het interessant te vragen of men in de voorperiode ook deze onvrede had en vervolgens welke maatregelen men liever had gezien.

Maatregelen worden verondersteld een relatie te hebben met eerder geformuleerde doelstellingen. Binnen het demonstratieproject is een aantal doelstellingen geformuleerd (Kraay & Wegman, 1980b) die voor een deel middels vragen geëvalueerd worden. Deze verbanden worden verwoord in de overall-rapportage.

Bij de locaties in het demonstratiegebied waar gedragobservaties worden uitgevoerd, is nagegaan hoe de omwonenden de herinrichting van de in- en uitgangen van hun buurt ervaren.

Het vooronderzoek van de huisenquête heeft plaats gevonden in het najaar van 1977. Het na-onderzoek vond plaats in het najaar van 1982.

2. OMVANG VAN DE ENQUÊTE EN VERSTORENDE VARIABELEN

2.1. De omvang van de enquête

Over de door DHV uitgevoerde enquête in de voorperiode kan worden opgemerkt dat het aantal enquêtes per optie per gemeente ongeveer 100 was. Omdat de benodigde tijd bij het houden van een volledige enquête (= deelenquête milieu, verkeerscirculatie + sociaal economisch + verkeersveiligheid) te lang zou worden, zijn er verschillend samengestelde enquêtes gehouden in de verschillende opties.
De interviewtijd van de enquête in de voorperiode was voor de vragenlijst Veiligheid A 10 minuten en voor de vragenlijst Veiligheid B 7 minuten.

In het na-onderzoek heeft het ITS dezelfde aantallen gehanteerd als in haar eigen vooronderzoek, hetgeen betekent:
- 1520 personen vanaf 16 jaar, als volgt verdeeld: 200 per optiegebied per gemeente (totaal 1200) en 160 in het verkeersgebied (randgebied van de optiegebieden);
- in elk huishouden waar iemand vanaf 16 jaar wordt ondervraagd, wordt tevens een kind in de leeftijdgroep van 8 t/m 15 jaar ondervraagd, uiteraard voor zover aanwezig.

De interviewtijd was 45 minuten voor de onderzoekpersonen vanaf 16 jaar en 15 minuten voor de kinderen. Voor de verkeersveiligheidsvragen waren deze tijden resp. 20 en 16 minuten.
Een overzicht van het aantal ondervraagden in de voor- en na-periode is te vinden in Tabel 1.

2.2. Gegevens over de non-response

Er kan sprake zijn van twee soorten non-response. Onder de eerste soort non-response vallen:
- weigering om mee te werken;
- driemaal niet thuis;
- het aantreffen van een onbewoonde woning of geen woning;
- taalproblemen.

De tweede soort non-response houdt in dat niet het vereiste aantal personen in één huishouden bereid is de enquête in te vullen. Deze soort non-

response komt zeer sporadisch voor, de eerste soort daarentegen vrij veel. Voor een uitgebreide verantwoording van de non-response in het vooronderzoek wordt verwezen naar de rapportage van DHV (1979).
In Tabel 2 is een overzicht gegeven van de belangrijkste redenen voor de non-response in de voorperiode.

Naar aanleiding van de grote non-response in Rijswijk in de voorperiode is er een onderzoek gehouden naar de verschillende weigeringsmotieven. Een overzicht is gegeven in Tabel 3. Het gaat om 1089 weigeringen voor alle drie de opties in Rijswijk te zamen.
Het hoge percentage non-response in Rijswijk roept vragen op ten aanzien van de geldigheid van de enquêteresultaten. Weliswaar is door een nieuwe steekproef te trekken het aantal respondenten aangevuld, maar het is niet bekend of de steekproef nog wel representatief is voor de populatie in de betreffende gebieden. Het percentage non-respondenten (na ophoging nog 55%) is namelijk zo groot dat ze de enquêteresultaten beïnvloed kunnen hebben. Het is daarom belangrijk te weten of de non-respondenten een afwijkende mening vertolken. Onderzoek hiernaar is in dit project niet uitgevoerd.
Voor een overzicht van de non-response in de na-periode wordt verwezen naar Tabel 4.

2.3. Verstorende variabelen

Bij de na-studie moet men rekening houden met een groot aantal verstorende variabelen, die invloed zullen hebben op de verschillende kenmerken van de woongebieden in Eindhoven en Rijswijk. Bij de tot stand koming van dit rapport waren de volgende bekend:

A. Onderzoekgebied Eindhoven:
- renovatieproject van ± 570 woningen waarbij 30-40% van de bewoners niet zal terugkeren;
- vergrijzing van de gebieden, waardoor kinderen steeds meer scholen buiten het onderzoekgebied gaan bezoeken.

B. Invloedsgebied Eindhoven:
- de bouw van een aanliggende nieuwe wijk;

- wijzigingen in het hoofdwegennet in en om Eindhoven;
- een ziekenhuis buiten het onderzoekgebied geeft parkeeroverlast in het onderzoekgebied.

C. Onderzoekgebied Rijswijk:
- een renovatieproject van ± 60 woningen;

D. Invloedsgebied Rijswijk:
- aanleg van de Zoomseweg;
- Utrechtsebaan heeft reeds invloed in voorperiode;
- reconstructiewerkzaamheden aan doorgaande wegen naar de gemeente 's-Gravenhage (o.a. het Rijswijkseplein)
- er wordt een woonerf aangelegd, grenzend aan het onderzoekgebied.

Opgemerkt wordt nog dat in de voorperiode reeds een aantal van de herinrichtingsmaatregelen waren gerealiseerd waardoor de zuiverheid van de effectmeting enigszins wordt aangetast.

Ook kan de bevolkingsopbouw en -samenstelling in de loop van de jaren veranderd zijn. In ieder geval blijkt dat in Eindhoven in optie 1 een iets groter verloop van personen in de leeftijdcategorieën van 0 t/m 64 jaar is dan in de rest van de gemeente (het controlegebied). De leeftijdcategorie 65 jaar en ouder neemt hier minder snel toe dan in de rest van de gemeente. In optie 2 van Eindhoven blijken de leeftijdcategorieën 0 t/m 9 jaar en 20 t/m 64 jaar een iets groter verloop te hebben, terwijl de leeftijdcategorie 65 jaar en ouder hier een grotere toename dan in de rest van de gemeente vertoont. Optie 3 vertoont een beeld dat overeenkomt met de rest van de gemeente (zie Tabel 5).
In Rijswijk geven de opties 1, 2 en 3 ruwweg hetzelfde beeld als optie 1 in Eindhoven (zie Tabel 6).
Het voorgaande laat zien dat er geen grote verschillen zijn te constateren tussen de betreffende gebieden in de voor- en naperiode. Wel is er overal een vergrijzing van de bevolking waar te nemen.

3. RESULTATEN VAN DE ENQUÊTE

De resultaten van de enquête in de voor- en na-situatie worden beschreven aan de hand van dezelfde indeling als in het verslag van het vooronderzoek heeft plaats gevonden. Daar waar het mogelijk is worden vergelijkingen tussen de voor- en naperioden gemaakt.

De vragen van de enquête kunnen in een aantal groepen worden ingedeeld, namelijk vragen over:
1. opleiding, autobezit en vervoerswijze;
2. beleving van de onveiligheid in de woonomgeving;
3. ervaringen met ongevallen van (volwassenen en kinderen);
4. ervaringen met bijna-ongevallen (van volwassenen en kinderen);
5. kruispunten of straatgedeelten in de wijk die de geënquêteerde gevaarlijk vindt;
6. kruispunten of straatgedeelten in de wijk die de geënquêteerde voor kinderen gevaarlijk vindt;
7. buiten spelen;
8. bepaalde kruispunten in de verkeersruimten.

De enquêteresultaten zullen verder volgens deze groepenindeling worden behandeld.
Opgemerkt wordt nog dat de vraagstelling van de enquêtevragen terug te vinden is in de omschrijving van de tabellen.

3.1. Opleiding, autobezit en wijze van vervoer

In Eindhoven is het opleidingsniveau van de ondervraagden lager dan in Rijswijk; dit geldt in het bijzonder voor optie 1 en 3. In Rijswijk valt vooral het erg hoge opleidingsniveau in optie 3 op (zie Tabel 7).

Bij het autobezit valt op dat dit volgens de ondervraagden in de voorperiode in Rijswijk optie 2 zelfs hoger is dan in Rijswijk optie 3. In de naperiode is het autobezit in het algemeen toegenomen en zijn de verschillen tussen de opties kleiner geworden. Opvallend is het lage percentage autobezit in optie 3 in Eindhoven (zie Tabel 8).

Het overgrote deel van de werkende en schoolgaande volwassenen maakte

volgens hun zeggen in de voorperiode voor zijn of haar vervoer gebruik van de auto; in optie 2 van Eindhoven werd ook veel gebruik gemaakt van de (brom)fiets. In de naperiode is het gebruik van de auto sterk teruggelopen, vooral ten gunste van de (brom)fiets. Opvallend is wel het nog steeds veelvuldige gebruik van de auto door de ondervraagden in optie 1 van Rijswijk in de naperiode. In optie 2 en 3 van Eindhoven wordt relatief veel ge(brom)fietst. Van het openbaar vervoer wordt gemiddeld door slechts 6,3% van de ondervraagden gebruik gemaakt (zie Tabel 9 en 10). Voor een uitgebreid overzicht van de persoons- en gezinskenmerken wordt verwezen naar Neeskens & Kropman (1984).

3.2. Beleving van de onveiligheid in de woonomgeving

Teneinde een eerste en algemene indruk te krijgen over wat de ondervraagden van de verkeersveiligheid vinden, zijn vragen gesteld over:
- het prettig vinden in de buurt te wandelen;
- het liever niet lopen door het drukke verkeer;
- het te gevaarlijk vinden om te fietsen.

De respondenten hadden bij de beantwoording van deze vragen steeds keuze uit vijf mogelijkheden: helemaal mee eens, mee eens, mee eens/oneens, mee oneens, helemaal mee oneens.
Omdat de aantallen respondenten in de voorperiode vrij klein zijn, is in de tabellen de vijfpuntsschaal vereenvoudigd tot een driepuntsschaal. Hiervoor zijn de antwoordcategorieën "helemaal mee eens" en "helemaal mee oneens" gesommeerd met resp. de antwoordcategorieën "mee eens" en "mee oneens".

In het algemeen kan gezegd worden dat in de voorperiode 70 à 80% van de geënquêteerden het prettig vindt in de buurt te wandelen. Tussen de twee steden en tussen de verschillende opties zitten echter nogal wat verschillen. In de naperiode zijn de ondervraagden duidelijk van mening veranderd gezien de lagere percentages "mee eens" en de hogere percentages "mee oneens". Alleen in optie 1 van Rijswijk is het aandeel van de ondervraagden die het prettig vindt in de buurt te wandelen nagenoeg gelijk gebleven, namelijk 87% en 86%. Vooral in Eindhoven optie 1 is men het met deze stelling oneens (41%) (Tabel 11).
In de voorperiode ging gemiddeld 24% van de ondervraagden liever niet

lopen door het drukke verkeer. In de naperiode is dit percentage teruggelopen tot gemiddeld 10% (Tabel 12). Dus ondanks het gegeven dat men het minder prettig vindt om na de herinrichting in de eigen buurt te wandelen, vindt men het lopen door het drukke verkeer niet zo'n probleem.

Vond men het in de voorperiode voor voetgangers prettiger in Rijswijk dan in Eindhoven, voor fietsers is de situatie andersom. In Rijswijk vindt 26% van de respondenten het te gevaarlijk om te fietsen, in Eindhoven 16%. In elk van beide steden was in optie 3 de situatie voor fietsers het ongunstigst. In de nasituatie verdwijnt dit beeld doordat men het in het algemeen veel gevaarlijker vindt om in de eigen buurt te fietsen dan voor de invoering voor de herinrichtingsmaatregelen. Zeer opvallend is het hoge percentage in optie 1 in Rijswijk (79%) dat het daar te gevaarlijk vindt om te fietsen (zie Tabel 13).

3.2.1. De onveiligheid voor volwassenen

De gegevens uit deze en de volgende paragraaf zijn bewerkt door het ITS. Dit houdt in dat de onderhavige tekst en de tabellen zijn overgenomen. Deze en een meer uitgebreide rapportage zijn terug te vinden in Neeskens & Kropman (1984).

Er is nagegaan hoe de bewoners de veiligheid in hun eigen buurt ervaren voor de voetgangers, fietsers en automobilisten.
Uit Tabel 14 blijkt dat met name de verkeersgebieden en de optie 2-gebieden (behalve voor voetgangers in Eindhoven) na de maatregelen relatief veiliger worden gevonden voor voetgangers, fietsers en automobilisten. In Eindhoven is ook het optie 1-gebied voor al deze verkeersdeelnemers veiliger geworden; in Rijswijk is dit echter niet het geval. Hoewel het optie 3-gebied in Rijswijk veiliger wordt gevonden voor fietsers en in Eindhoven voor automobilisten, is het beeld toch minder positief dan voor de andere opties, waar de herinrichtingsmaatregelen minder uitgebreid waren.

Opvallend zijn bijvoorbeeld de verschillen in de antwoorden met betrekking tot de fietsers in de Tabellen 13 en 15, terwijl het in de naperiode dezelfde steekproef betreft. Wellicht hebben de begrippen "gevaarlijk" en "onveilig" voor de ondervraagden verschillende inhouden.

Het replicatie-onderzoek laat behalve genoemde verschuivingen ook zien (Tabel 15) dat de verkeersgebieden en, in iets mindere mate, optie 3-gebieden door meer bewoners als (tamelijk) onveilig worden ervaren, dan optie 1- en 2-gebieden. Dit geldt voor vrijwel alle verkeersdeelnemers. De hoogste percentages "onveiligheid" worden aangetroffen bij de groep "spelende kinderen"; meer dan de helft van de bewoners in de verblijfsgebieden en 80% in de verkeersgebieden vindt hun buurt voor kinderen (tamelijk) onveilig. De meest kwetsbare groep daarna vormen de bejaarden (resp. 30 tot 70%). Met betrekking tot deze laatste groepen en met betrekking tot bromfietsers waren in dit verband alleen gegevens beschikbaar uit het na-onderzoek.
Aan de bewoners is de vraag voorgelegd of zij de buurt in het algemeen veilig of onveilig vinden voor de diverse verkeersdeelnemers. In het na-onderzoek is echter los hiervan de meer specifieke vraag voorgelegd of de bewoners vinden dat de verkeersveiligheid in de straat en in de buurt door de genomen maatregelen is toegenomen of afgenomen of dat dit geen verschil maakt, vergeleken met de situatie vóór de veranderingen (Tabel 16).

Als gekeken wordt naar de veiligheid van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, namelijk kinderen, bejaarden en voetgangers, dan blijkt dat volgens de ondervraagden deze vooral in optie 1- en 2-gebieden is verbeterd, zowel in de straat als in de buurt. Ditzelfde geldt ook voor het verkeersgebied in Eindhoven, maar in het Rijswijkse verkeersgebied is de veiligheid op straat duidelijk verminderd, terwijl deze in de buurt - in de daar gelegen verblijfsgebieden - is toegenomen. Het meest negatief voor deze langzaam-verkeersdeelnemers zijn volgens hen de woonerfgebieden in Rijswijk en - in iets mindere mate - de Eindhovense optie 3-gebieden. In het eerste geval is de veiligheid voor deze groep duidelijk afgenomen, terwijl in Eindhoven een gedifferentieerd beeld bestaat. Opvallend is ook dat het percentage bewoners dat vindt dat de veiligheid voor deze groepen is afgenomen in de meeste gevallen telkens hoger is in respectievelijk optie 1-, 2-, 3-gebieden. Voor de andere verkeersdeelnemers (fietsers, bromfietsers en automobilisten) is het beeld iets minder uitgesproken, maar het tendeert in dezelfde richting. Voor deze groepen is in Rijswijk het optie 2-gebied veiliger geworden en in Eindhoven optie 1-, optie 2- (iets minder) en het verkeersgebied. Opnieuw blijkt dat de veiligheid in

optie 3-gebieden relatief het minst is verbeterd vanwege de herinrichtingsmaatregelen, hoewel de veiligheid voor deze groep verkeersdeelnemers niet zozeer is verslechterd, dan wel onveranderd is gebleven.
Tabel 17 en 18 geven een overzicht van het soort maatregelen waarom de bewoners vinden dat de verkeersveiligheid is toe- of afgenomen.
In Rijswijk blijkt de veiligheid vooral te zijn toegenomen door de lagere snelheid van het verkeer. Van de bewoners van de woonerfgebieden hier noemt meer dan de helft dit argument (Tabel 17). Optie 1 en optie 2 profiteren in dit opzicht het meest van het éénrichtingsverkeer, terwijl in het laatste gebied in Rijswijk het terugdringen van het (sluip)verkeer duidelijk de veiligheid heeft bevorderd. Opvallend is dat bewoners in Eindhoven (in tegenstelling tot Rijswijk) de verbetering van de verkeersveiligheid vooral toeschrijven aan de verkeersdrempels; dit geldt in alle verblijfsgebieden. Vergelijkbaar met Rijswijk worden hier wel het éénrichtingsverkeer in optie 1 en de lagere snelheid van het verkeer in optie 3 genoemd.
In de verkeersgebieden in beide gemeenten is volgens de ondervraagden de veiligheid vooral toegenomen - met name voor kinderen, bejaarden en voetgangers - door de verkeerslichten, voetgangerstunnels en betere oversteekplaatsen daar. Fietsers en bromfietsers profiteren uiteraard veel van de aparte of betere fietsstroken.

Tabel 18 laat zien welke maatregelen volgens minimaal 15% van de diverse bewonersgroepen hebben geresulteerd in een verslechtering van de verkeersveiligheid. Voor een deel wordt de verslechtering toegeschreven aan dezelfde maatregelen waaraan anderen (Tabel 17) een verbetering toeschrijven. Dit betekent dat eenzelfde maatregel verschillend gepercipieerd kan worden, maar ook dat één en dezelfde maatregel voor bewoners een verschillende uitwerking kan hebben.
Uit Tabel 18 blijkt dat versmallingen van het weggedeelte en het versmallen of laten vervallen van trottoirs in vrijwel alle optiegebieden bij een deel van de bewoners bezwaren oproepen. Bij wegversmallingen zijn die bezwaren vooral afkomstig van fietsers, bromfietsers en automobilisten. Bij verandering van de trottoirs zijn het voetgangers die op onveilige gevolgen wijzen. Dit laatste is vooral het geval in de optie 3-gebieden in Rijswijk, waar overigens ook (brom)fietsers en automobilisten wat moeite hebben met het verdwijnen van het trottoir.

Van de parkeermaatregelen wordt nauwelijks gezegd dat ze de veiligheid verminderd hebben.
Verkeersdrempels roepen in Rijswijk weinig bezwaar op, in Eindhoven duidelijk meer. Wellicht in samenhang daarmee wordt in het optie 2 en in het verkeersgebied in Rijswijk een toegenomen onveiligheid gesignaleerd als gevolg van sluipverkeer, en dan met name door kinderen, bejaarden en voetgangers.
Onoverzichtelijkheid leidt in beide optie 3-gebieden en in enkele andere gebieden, vooral volgens (brom)fietsers en automobilisten, tot minder grote veiligheid.
De rijrichting staat in alle Rijswijkse gebieden behalve het optie 3-gebied, en in het Eindhovense optie 1-gebied aan enige kritiek bloot, en dan vooral bij (brom)fietsen en automobilisten.

Worden de diverse optiegebieden uit de twee steden naast elkaar gezet, dan blijkt dat de meeste van de genoemde onveiligheidsaspecten niet inherent verbonden zijn met bepaalde optiemaatregelen. Het blijkt bijvoorbeeld dat de rijrichting weliswaar in beide optie 1-gebieden als onveilig element wordt genoemd, maar over ditzelfde aspect wordt ook kritiek geleverd in enkele andere Rijswijkse optiegebieden.
Hetzelfde geldt voor de overzichtelijkheid van het verkeersgebeuren. In de optie 3-gebieden van beide steden worden daarover opmerkingen gemaakt, maar ook in één van de optie 2-gebieden (Rijswijk) en in één van de optie 1-gebieden (Eindhoven).

3.2.2. De ervaren onveiligheid door kinderen

Tabel 19 geeft een overzicht van de wijze waarop de kinderen zelf oordelen over hun veiligheid in de straat. Kinderen in de leeftijd van 8 t/m 15 jaar zijn door het ITS hiertoe ondervraagd.

Wat verschuivingen betreft vóór- en na de herinrichting blijkt dat kinderen het spelen en fietsen op straat na de maatregelen minder gevaarlijk vinden dan daarvóór. Dit geldt niet alleen in alle optiegebieden, maar ook in de verkeersgebieden (behalve wat het spelen hier betreft in Eindhoven). We kunnen hier echter slechts spreken van een tendens vanwege de kleine aantallen. Wel blijken meer kinderen gevaar te zien in het

spelen dan in het fietsen en in de verkeersgebieden vergeleken met de verblijfsgebieden. Als oorzaken van het gevaar, zowel bij het spelen als op de fiets, noemen kinderen - evenals hun ouders - vooral de verkeersdrukte en de te hoge snelheid van auto's. Fietsende kinderen noemen daarbij ook de hinder van brommers.

Tot slot is aan de kinderen gevraagd of ze vinden dat hun straat door de veranderingen ook veiliger is geworden voor hen of niet (zie Tabel 20). Het blijkt dat het effect van de veranderingen op de veiligheid in de verkeersgebieden het geringst is; rond 60% van de kinderen vindt deze niet veiliger geworden.
Het aantal kinderen in de verblijfsgebieden die vinden dat hun straat door de veranderingen wel veiliger is geworden, is het grootst in optie 2 in Eindhoven, namelijk 64%. De overige optie 2- en 3-gebieden volgen daarna met ongeveer 43%. Als reden waarom kinderen hun straat veiliger vinden noemen zij op de eerste plaats het feit dat auto's langzamer rijden (circa 40% en in optie 3-gebieden 64%). Als tweede belangrijke argument - dat hetzelfde effect beoogt - noemen zij de drempels (34% in Eindhoven en 15% in Rijswijk). De overige redenen worden telkens door zeer kleine aantallen kinderen genoemd: van noemenswaardige verschillen tussen de opties is hierbij geen sprake.

3.3. Ervaringen met ongevallen van volwassenen en kinderen in de woonbuurt

Van alle ondervraagde personen (565) had 7% in de laatste vijf jaar voorafgaande aan de herinrichting een ongeval in zijn buurt gehad. Tussen de diverse opties zijn er vrij grote verschillen. Opmerkelijk is dat bij steekproef Veiligheid A in Rijswijk niemand van de ondervraagde personen in de afgelopen vijf jaar een ongeval had gehad (Tabel 21).

Na de herinrichting blijkt dat in de tijd van ongeveer ruim één jaar 3% van de ondervraagden een ongeval in de eigen buurt heeft gehad (Tabel 22). Ondanks de kleine aantallen ongevallen in de voor- en naperiode wordt door de ondervraagden toch het beeld gecreëerd dat de herinrichtingsmaatregelen de verkeersveiligheid niet duidelijk positief hebben beïnvloed.

Bij 61% van de respondenten die bij een ongeval in de voorperiode betrokken waren, was het vervoermiddel van de ondervraagde een auto; 7% was als voetganger bij een ongeval betrokken (Tabel 23).
Het vervoermiddel van degene waarmee de ondervraagde in botsing kwam, was in 80% van de gevallen een auto (Tabel 24).
Het is opmerkelijk dat in Tabel 24 veel minder voetgangers, fietsers en bromfietsers voorkomen dan in Tabel 23. De verschillen zijn waarschijnlijk tot stand gekomen doordat het sociaal onaanvaardbaar is als men als automobilist een voetganger of (in mindere mate) een fietser of bromfietser aanrijdt. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat een deel van deze ongevallen door de geënquêteerden verzwegen is, waardoor dit soort ongevallen dus ondergewaardeerd is.
In de naperiode is de vraag over de vervoerswijze van de ondervraagden die bij een ongeval waren betrokken samen genomen met de vervoerswijze van ondervraagden die bij een bijna-ongeval zijn betrokken. Er blijkt dan een iets ander beeld te ontstaan. Geconstateerd wordt dat de ondervraagden minder als bromfietsers en automobilisten bij een ongeval waren betrokken, doch beduidend meer als voetganger en fietser (Tabel 25).
Het vervoermiddel van degene waarmee de ondervraagde in botsing kwam, was ook in de na-periode in verreweg de meeste gevallen de auto, namelijk 75% (Tabel 26).

In het na-onderzoek is ook gevraagd in welke straat of op welk kruispunt het ongeval of bijna-ongeval heeft plaats gevonden.
In Eindhoven bleek dat de ondervraagden het meest de Leenderweg, als wel de kruispunten op de Leenderweg noemden. De tweede meest genoemde straat is de Roostenlaan.
In Rijswijk blijkt dat vooral de Haagweg en kruispunten op de Haagweg als locatie van (bijna-)ongevallen worden vermeld. De Geestbrugweg en de kruispunten op de Geestbrugweg worden eveneens veelvuldig genoemd (Tabel 27).

Tabel 28 geeft de ervaringen met ongevallen van de kinderen van de respondenten in de voorperiode weer. In 12% van de gezinnen had een kind de afgelopen vijf jaar wel eens een ongeval gehad. Weliswaar is dit percentage hoger dan het percentage ongevallen van de volwassenen, maar de werkelijke steekproefgrootte van de kinderen en de respondenten is ook groter (417) dan de steekproefgrootte van de volwassenen (301).

Wordt hiervan uitgegaan dan blijkt 8% van kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar daar afgelopen vijf jaar wel eens een ongeval te hebben gehad.
Bij 69% van de ongevallen (voor zover door de ouders gespecificeerd) kwam het kind in botsing met een auto; het kind zelf was, zoals te verwachten viel, meestal op de fiets of te voet (Tabel 30 en 31).

In de naperiode blijkt dat kinderen het eerste jaar na de herinrichting weinig bij ongevallen zijn betrokken. Optie 3 in Eindhoven valt op omdat het bijna de helft van het totale aantal ongevallen voor zijn rekening neemt (Tabel 29).
De meeste kinderen die bij ongevallen waren betrokken, waren in de leeftijdcategorie van 3 t/m 12 jaar (Tabel 32).
Evenals in de voorperiode kwam het kind na de herinrichting in ongeveer zeven van de tien gevallen in botsing met een auto. Het kind zelf was meestal te voet of op de fiets. In de naperiode is het kind zelf het meest te voet bij ongevallen betrokken, terwijl dit in de voorperiode het meest fietsend was (Tabel 33 en 34).

Ook is er aan de ouders gevraagd of zij de straten of kruispunten kunnen aanwijzen waar hun kinderen bij een ongeval of een bijna-ongeval waren betrokken (Tabel 35).
In Eindhoven zijn er slechts enkele locaties die meerdere malen zijn genoemd. Het betreft hier dan het St. Gerardusplein, de Heezerweg en de Leenderweg.
In Rijswijk zijn eveneens slechts enkele locaties meerdere malen genoemd en wel de Acacialaan en de Leeuwendaallaan.

3.4. Ervaringen met bijna-ongevallen van volwassenen en kinderen in de woonbuurt

In de enquête van de voorperiode werd de respondenten gevraagd of zij in de voorafgaande 12 maanden een bijna-ongeval hadden gehad dat ernstig had kunnen aflopen.
Bij 13% van de ondervraagden was dat inderdaad het geval (Tabel 36). In de naperiode zegt ongeveer een zelfde percentage, namelijk 11,5% dat ze het afgelopen jaar wel eens bij een bijna-ongeval was betrokken (Tabel 22).

Interessant is dat uit de enquête van het vooronderzoek blijkt dat de auto, anders dan bij werkelijke ongevallen, een ondergeschikte rol speelt bij de bijna-ongevallen. Slechts 24% van de geënquêteerden was als automobilist bij een bijna-ongeval betrokken (bij ongeval: 61%); het vervoermiddel van de ander was in 83% van de gevallen een auto (Tabel 37 en 38). Uit de tabellen valt af te leiden dat men als voetganger of (brom)fietser waarschijnlijk meer schrikt van een bepaalde verkeerssituatie dan wanneer men in dezelfde situatie automobilist is. Van der Colk (1979) omschrijft dit als volgt: "Mensen ervaren risico's meer als deze niet beheersbaar zijn en men er onvrijwillig aan wordt blootgesteld. Als (brom)fietser of voetganger is men vooral lijdend voorwerp: "men wordt bedreigd", terwijl de automobilist bedreigt". Bovendien biedt een auto op zich natuurlijk al meer bescherming. Door deze bescherming voelt men zich als automobilist ook veiliger.

Op de vraag of één van de kinderen van de geënquêteerde in de voorperiode een bijna-ongeval had gehad, antwoordde 13% bevestigend (Tabel 39). Het kind was in alle gevallen te voet of met de fiets (Tabel 40). Bij 83% van deze bijna-ongevallen was het vervoermiddel van de ander een auto (Tabel 41).

In de naperiode zegt 10% van de ondervraagden dat hun kinderen wel eens bij een bijna-ongeval waren betrokken (zie Tabel 28). Hoewel in het naonderzoek de antwoorden van de ondervraagden in de verkeersgebieden zijn meegeteld, blijken er nauwelijks verschillen te ontstaan.

3.5. Kruispunten of straatgedeelten in de woonbuurt die de ondervraagden gevaarlijk vinden

De ondervraagden werd in het vooronderzoek gevraagd naar voor hem of haar gevaarlijke kruispunten of straatgedeelten (= locaties) in zijn buurt. Van de 565 respondenten konden 344 mensen (= 61%) één of meer gevaarlijke locaties in hun wijk noemen (Tabel 42). Van deze locaties vond men 44% vooral gevaarlijk voor deelnemers aan langzaam verkeer; 13% van de locaties vond men vooral gevaarlijk ongeacht de wijze van vervoer (Tabel 43). Tussen de verschillende opties zijn niet zoveel verschillen, alleen optie 2 van Eindhoven springt eruit.

In het na-onderzoek zeiden 805 van de in totaal 1499 ondervraagden (= 54%) dat zij gevaarlijke locaties konden noemen; een iets lager percentage dus vergeleken met de voorperiode (zie Tabel 44). In optie 1 van Rijswijk weten meer ondervraagden gevaarlijke locaties te noemen dan in de andere opties.
Veel minder ondervraagden dan in de voorperiode vindt deze locaties gevaarlijk voor deelnemers aan langzaam verkeer (24%). Eenzelfde percentage als in de voorperiode vindt de locaties gevaarlijk voor de automobilist (14%) (Tabel 45). Opvallend is dat de bromfietser helemaal niet wordt genoemd.
Gezien de zeer kleine aantallen ondervraagden in de voorperiode en het aantal antwoordcategorieën is een vergelijking naar optie niet mogelijk. Zowel in de voorperiode als in de naperiode blijken de redenen: "tamelijk druk verkeer" en "onoverzichtelijk kruispunt" het hoogste te scoren (Tabel 46 en 47). Uit deze twee tabellen blijkt dat de herinrichtingsmaatregelen de oversteekmogelijkheden beduidend hebben verbeterd.

De mogelijkheden die de ondervraagden aangeven om de veiligheid op een gevaarlijke locatie te verbeteren sluiten hier ook op aan.
In Tabel 48 is een overzicht gegeven van de meest genoemde antwoordcategorieën, opgesplitst naar de verschillende opties. Percentages zijn berekend op het aantal personen in een optie dat positief reageerde op de vraag of men een gevaarlijk locatie wist in de eigen woonwijk.
Na de invoering van de herinrichtingsmaatregelen blijkt dat de ondervraagden nog steeds van mening zijn dat met name onoverzichtelijke situaties verbeterd moeten worden. Daarnaast wordt snelheidsbeperking als een geschikte maatregel genoemd (Tabel 49).

Voor zowel Eindhoven als Rijswijk is nagegaan waar de gevaarlijke locaties liggen die door de ondervraagden worden genoemd. Vervolgens is voor deze locatie nagegaan voor wie ze gevaarlijk zijn en waarom, en welke maatregelen hier getroffen zouden moeten worden.

In Eindhoven worden vooral locaties genoemd die in het verkeersgebied liggen of overgangen betreffen tussen het verblijfsgebied en de omliggende verkeersaders. Het traject Leenderweg is verreweg de meest genoemde gevaarlijke route (Tabel 50).

Van de acht meest genoemde gevaarlijke locaties in Eindhoven vindt men deze locaties vooral gevaarlijk voor voetgangers (Tabel 51). Deze locaties worden niet zo gevaarlijk gevonden voor automobilisten, zoals dit het geval is voor alle locaties (zie Tabel 45 en Tabel 51). Opvallend is wel het zeer hoge percentage "weet niet", namelijk bijna 70%.
De antwoorden waarom de ondervraagden deze acht locaties gevaarlijk vinden wijken in Tabel 52 nauwelijks af van het overall-beeld in Tabel 47. Bij de antwoordcategorie "tamelijk druk verkeer" wordt de Leenderweg het meest genoemd; bij de antwoordcategorie "onoverzichtelijk kruispunt" zijn dit de kruispunten Heezerweg-Akebiaweg en Heezerweg-Korianderstraat en bij de antwoordcategorie "geen goede oversteekmogelijkheid" wordt vooral het St. Gerardusplein genoemd.
Als maatregelen om deze acht gevaarlijke locaties verkeersveiliger te maken, wordt vooral gedacht aan het verbeteren van de onoverzichtelijke situatie ter plaatse (Tabel 53). De locaties die hierbij worden genoemd zijn het St. Gerardusplein, de Korianderstraat en de kruispunten Heezerweg-Akebiaweg en Leenderweg-Heistraat.

In Rijswijk worden, in tegenstelling tot in Eindhoven, meer minder drukke verkeersaders genoemd (Tabel 54). Uit de antwoorden blijkt dat de kruispunten Lindelaan-Kerklaan en Kerklaan-W. Churchilllaan verreweg het meest worden genoemd.
Van de acht meest genoemde gevaarlijke locaties in Rijswijk vindt men deze locaties vooral gevaarlijk voor voetgangers (Tabel 55), iets meer dan dat dit het geval is voor alle locaties (zie Tabel 45). Ook hier valt het hoge percentage "weet niet" op.
De antwoorden waarom de ondervraagden deze acht locaties gevaarlijk vinden, geven een zelfde beeld als Tabel 47. Vergeleken met Eindhoven wordt er in Rijswijk meer gewezen op geparkeerde auto's en minder op onoverzichtelijke kruispunten (Tabel 56 en zie Tabel 52). Bij de antwoordcategorie "tamelijk druk verkeer" wordt vooral het kruispunt Lindelaan-Kerklaan genoemd; bij de antwoordcategorie "onoverzichtelijk kruispunt" gaat het met name over het kruispunt Caen van Necklaan-da Costalaan.
Als maatregelen om deze acht locaties te verbeteren wordt, evenals in Eindhoven, met name gedacht aan het verbeteren van de onoverzichtelijke locaties (Tabel 57). Dit geldt met name voor de kruispunten Regentesselaan-Leeuwendaallaan en het Ruysdaelplein. Bij de antwoordcategorieën

"verkeerslichten aanbrengen", "aanleg voetgangerslichten" en "invoering snelheidsbeperking" wordt steeds het kruispunt Lindelaan-Kerklaan het meest genoemd.

3.6. Kruispunten of weggedeelten die de ouders in de woonbuurt voor hun kinderen gevaarlijk vinden

In het vooronderzoek vond 56% van de ondervraagden dat er gevaarlijke locaties voor kinderen in hun woonbuurt waren.
Nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn genomen blijkt dat zelfs 70% van de ouders vindt dat er nog gevaarlijke locaties in de eigen buurt te vinden zijn, hetgeen zeer opvallend is te noemen (Tabel 58).
De redenen waarom men in de voorperiode locaties voor een kind gevaarlijk vindt, zijn in Tabel 59 vermeld. Hoofdreden is, evenals bij de locaties die men gevaarlijk vindt voor volwassenen, het drukke verkeer.
Ook het ontbreken van een goede oversteekmogelijkheid (een gevolg van het drukke verkeer) wordt veel genoemd. Na de uitvoering van de herinrichtingsmaatregelen blijft het drukke verkeer de belangrijkste reden voor het gevaarlijk zijn. Daarnaast vinden de ouders ook dat het verkeer er te hard rijdt (Tabel 60). Er wordt op gewezen dat de antwoordmogelijkheden in het voor- en na-onderzoek niet volledig identiek waren.
Uit de antwoorden blijkt verder dat de verkeersgebieden niet gevaarlijker worden bevonden dan de verblijfsgebieden.

Over de voorsituatie kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt.
De mogelijkheden die men aangeeft om de veiligheid op zo'n gevaarlijke locatie te verbeteren liggen in hetzelfde vlak als bij de gevaarlijke locaties voor de volwassenen. Aanleggen van verkeersdrempels, weren van doorgaand verkeer en instellen van een woonerf worden voor de kinderen duidelijk hoger gewaardeerd dan voor de volwassenen (Tabel 61).
Tussen de verschillende opties zijn er weer duidelijke verschillen. De respondenten van optie 3 van Eindhoven leggen vooral de nadruk op het aanbrengen van verkeerslichten voor de rijbaan (33%). In optie 2 van Eindhoven wordt snelheidsbeperking en de aanleg van voetgangerslichten en een voetgangersoversteekplaats (zebra) belangrijk gevonden, terwijl optie 1 van Eindhoven het meeste ziet in de aanleg van een woonerf.
In optie 3 van Rijswijk vindt 33% dat verkeersdrempels de oplossing zijn

en 27% ziet het weren van het doorgaand verkeer als belangrijk hulpmiddel bij het veiliger maken van de woonwijk. In optie 2 van Rijswijk ziet men het meeste in verkeersopvoeding van de automobilist. In optie 1 van Rijswijk zoekt men de oplossing in snelheidsbeperking en de aanleg van voetgangerslichten.
Nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn gerealiseerd blijkt dat de ouders nog steeds vinden dat er snelheidsbeperkingen dienen te komen. Onoverzichtelijke situaties dienen verbeterd te worden en voetgangerslichten zouden moeten worden aangelegd. Opvallend is dat zowel in het voor- als in het na-onderzoek een grote nadruk wordt gelegd op de verkeersopvoeding van automobilisten (Tabel 62). Dit wordt opvallend genoemd omdat mag worden verondersteld dat de meeste ouders ook tevens als automobilist door deze gebieden rijden. Het is mogelijk dat een kleine groep automobilisten is bedoeld die volgens de ondervraagden verantwoordelijk zou zijn voor de onveilige verkeerssituaties.

In Eindhoven zijn de drie meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Leenderweg, het St. Gerardusplein en de Roostenlaan (Tabel 63). Bekijkt men de antwoorden op trajecten dan valt op te maken dat het traject Roostenlaan (inclusief de apart genoemde kruispunten met de Roostenlaan) zelfs dertig maal wordt genoemd; vervolgens wordt het St. Gerardusplein (inclusief de aansluitende kruispunten) acht en twintig maal genoemd.
De redenen waarom ouders in Eindhoven deze drie locaties gevaarlijk voor hun kinderen vinden wijken enigszins af van het beeld van de volwassenen in Tabel 46. Voor de kinderen wordt vooral opgegeven dat het verkeer te hard rijdt en het tamelijk drukke verkeer (Tabel 64). Bij de antwoordcategorie "verkeer rijdt te hard" wordt met name de Roostenlaan genoemd; bij de antwoordcategorie "tamelijk druk verkeer" gaat het vooral om de Leenderweg.
Bij het aangeven van maatregelen om deze gevaarlijke situatie voor kinderen te verbeteren, denken de ouders vooral aan snelheidsbeperkingen (Tabel 65). Hierbij wordt met name de Roostenlaan genoemd.

In Rijswijk zijn de vier meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Lindelaan, het kruispunt Lindelaan-Kerklaan, het kruispunt J. Israëlslaan-W. Churchilllaan en het kruispunt Populierenlaan-W. Churchill-

laan (Tabel 66). Bekijkt men ook hier de antwoorden op trajecten dan blijkt dat het traject W. Churchilllaan (inclusief de apart genoemde kruispunten met de W. Churchilllaan) vijftig maal wordt genoemd en het traject Lindelaan twee en veertig maal.
De redenen waarom ouders in Rijswijk deze vier locaties gevaarlijk voor hun kinderen vinden, zijn dezelfde als in Eindhoven, namelijk het tamelijk drukke verkeer en het te hard rijden van het verkeer (Tabel 67). Er wordt hier niet speciaal naar een bepaalde locatie verwezen.
Bij het aangeven van maatregelen wordt ook hier met name snelheidsbeperkingen als meest efficiënt middel gevonden om de gevaarlijke locaties voor de kinderen te verbeteren (Tabel 68).

3.7. Buiten spelen en naar school gaan van kinderen

Aan de volwassen bewoners is door het ITS de directe vraag voorgelegd of zij vinden dat kinderen van 8 t/m 15 jaar in hun straat veilig kunnen spelen.
Afgezien van het gegeven dat in de verkeersgebieden vrijwel iedereen deze vraag ontkennend beantwoordt, blijkt uit Tabel 69 dat eveneens 60% van de bewoners in optie 3 in Rijswijk en optie 1 in Eindhoven deze mening te zijn toegedaan. In optie 3 in Eindhoven vindt de helft van de bewoners hun straat onveilig voor kinderen om buiten te spelen en in alle andere verblijfsgebieden (optie 1 en 2 in Rijswijk en optie 2 in Eindhoven) ongeveer 40%. Als oorzaken van de onveiligheid van de straat voor kinderen noemen ouders in de eerste plaats het te drukke verkeer; in de verkeersgebieden is dit ongeveeer 80% en in de verblijfsgebieden rond de 40%. In de tweede plaats de te hoge snelheid van auto's; in de verblijfsgebieden rond de 20%. Met name in woonerfgebieden in Rijswijk wordt ook het ontbreken van trottoirs in dit opzicht genoemd (door ruim een kwart van de bewoners hier).

In de enquête is in de voorperiode ook een aantal vragen gesteld over het door de ouders toegestane gedrag van de kinderen bij het buiten spelen. De vragen moesten worden beantwoord voor het jongste, het op één na jongste en het op twee na jongste kind.
Tabel 70 geeft een beknopt overzicht van de manier waarop kinderen vóór de herinrichting buiten mochten spelen. Van de kinderen in de leeftijd 3

t/m 6 jaar mocht 27% slechts onder toezicht van een ouder kind of een volwassene buiten spelen. Vanaf zeven jaar spelen vrijwel alle kinderen alleen buiten.
Nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn getroffen, blijkt dit beeld nauwelijks te zijn veranderd. Van de kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar mag 30% slechts onder toezicht buiten spelen. Vanaf zeven jaar mogen, evenals bleek in de voorperiode, praktisch alle kinderen alleen buiten spelen. Dit laatste is ook de reden geweest deze en de twee volgende vragen in het na-onderzoek niet meer te stellen voor kinderen ouder dan twaalf jaar (Tabel 71 en 72).

Van de kinderen van 3 t/m 6 jaar mag 4% in de voorperiode overal op de rijbaan spelen. Van de kinderen in de leeftijd 13 t/m 16 jaar mag zelfs 26% overal op de rijbaan spelen (Tabel 73).
Na de herinrichting zijn er voor de kinderen van 3 t/m 6 jaar geen grote verschillen met de voorperiode te constateren (Tabel 74). Van de kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar mogen tweemaal zoveel kinderen overal op de rijbaan spelen als bleek in de voorperiode (21% en 11%). In het woonerf te Rijswijk mag beduidend meer op de rijbaan worden gespeeld dan in optie 3 te Eindhoven (Tabel 75).
Op de vraag of er bepaalde plaatsen in de wijk zijn waar het kind niet mag komen vanwege het verkeer, antwoordt 47% van de respondenten bevestigend. Hoe jonger het kind, hoe meer plaatsen er zijn waar het niet mag komen (Tabel 76).
Na de herinrichting blijkt dat de ouders van kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar vinden dat er meer kinderen op bepaalde gevaarlijke plaatsen in de buurt niet mogen komen; nu 81% tegen 68% in de voorperiode (Tabel 77).

De ondervraagden hebben ook aangegeven op welke locaties hun kinderen na de herinrichting niet mogen komen vanwege het drukke verkeer (Tabel 78). In Eindhoven zijn dit overwegend de verkeersaders die de opties omsluiten. Tevens wordt er één locatie genoemd in het optie 2-gebied, namelijk het St. Gerardusplein. Hierbij wordt opgemerkt dat dit een groot plein is en zes toeleidende wegen heeft en dat niet duidelijk is welke delen van het plein door de ouders zijn bedoeld.
Voor Rijswijk geldt hetzelfde als voor Eindhoven (Tabel 79).

Behalve de veiligheid bij het spelen en fietsen in de eigen straat is door het ITS ook nagegaan of kinderen van 8 t/m 15 jaar het wel of niet gevaarlijk vinden als zij naar school lopen of fietsen. De meeste kinderen gaan te voet of per fiets naar school; minder dan 10% van de kinderen gaat per openbaar vervoer naar school of wordt gebracht. In optie 1 en 3 in Rijswijk is het aantal kinderen dat de schoolroute na de maatregelen gevaarlijk vindt, toegenomen vergeleken met de situatie daarvóór. In elke andere opties is niet alleen het aantal kinderen toegenomen dat de schoolroute niet gevaarlijk vindt, maar ook het aantal dat dit wel vindt, zodat deze verschuivingen elkaar in evenwicht houden. Overigens is het percentage kinderen dat de schoolroute gevaarlijk vindt in optie 2 gebieden het laagst - rond de 20%. In de overige opties in Eindhoven ligt dit rond de 35% en in Rijswijk tussen de 38 en 56% (optie 3).

Ten aanzien van het naar school gaan wordt geconstateerd dat de kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar voor ruim 80% naar school worden gebracht. Van de kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar gaat bijna 80% alleen naar school en wordt bijna 20% gebracht (Tabel 80 en 81).
De jongste kinderen worden vooral te voet en per fiets naar school gebracht (resp. 42 en 23%); slechts een klein deel wordt met de auto gebracht, namelijk 11%). De kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar worden echter vooral met de auto naar school gebracht (36%) en daarna te voet gebracht (30%) (Tabel 83 en 84).
De reden waarom de kinderen naar school worden gebracht is vooral gelegen in het feit dat de ouders vinden dat de schoolroute voor hun kinderen niet veilig is. Voor de ouders van kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar gelden er ook andere redenen om hun kinderen naar school te brengen. (Tabel 85 en 86).

3.8. Speciale aandachtsgebieden

Er is ook een aantal vragen gesteld over het sluipverkeer, het verkeersgedrag van de automobilist en de parkeersituatie. Deze gegevens zijn verwerkt door het ITS en in onderling overleg zijn ook hier de tekst en de tabellen overgenomen.

3.8.1. Het sluipverkeer

De vraag over de hinder van het sluipverkeer is alleen voorgelegd aan volwassen bewoners van de verblijfsgebieden in de naperiode. Het blijkt dat vooral de bewoners in Rijswijk zeggen dat er vóór de maatregelen in hun buurt sluiprouten aanwezig waren; 60% in optie 1 en 2, en zelfs 90% in optie 3-gebied. In Eindhoven is tussen de 30 en 40% deze mening toegedaan. De vraag of dit sluipverkeer door de genomen maatregelen uit de buurt is verdwenen, wordt door een grote meerderheid van de bewoners bevestigend beantwoord. In Rijswijk vindt meer dan driekwart van de bewoners dat dit sluipverkeer (ten dele) is verdwenen (in optie 3 zelfs 90%) en in Eindhoven meer dan de helft van de bewoners in optie 1 en 2 en ruim 80% in optie 3. Ook zijn deze bewoners voor het overgrote deel (rond de 80%) van mening dat hierdoor de veiligheid in de buurt is toegenomen (Tabel 87).

3.8.2. Het verkeersgedrag van de automobilist

Nagegaan is of het verkeersgedrag door de maatregelen is verbeterd of niet.
Aan de volwassen bewoners is gevraagd of automobilisten meer dan voorheen rekening houden met voetgangers en fietsers, en of ze al-dan-niet langzamer rijden. Tabel 88 laat zien dat ten aanzien van de eerste twee aspecten slechts een bescheiden winst is geboekt. In de optie 3-gebieden is die het duidelijkst waargenomen, vervolgens in de optie 2-gebieden in beide steden.

Over het al-of-niet langzamer rijden van de automobilisten zijn de meningen erg verdeeld en per optiegebied verschillend. Vooral in de optie 3-gebieden van beide steden, maar ook wel in de optie 2-gebieden overheerst de mening dat auto's langzamer zijn gaan rijden na de herinrichting. In de andere gebieden zijn de opvattingen hierover of enigszins gelijk verdeeld of overheerst duidelijk de opvatting dat auto's niet langzamer zijn gaan rijden. Dit laatste is het geval in het Eindhovense optie 1-gebied. Vooruitlopend op de onlangs ingevoerde mogelijkheid tot het instellen van een maximum snelheid van 30 km in de woonstraten en woonwijken, en rekening houdend met de regels hieromtrent, is gevraagd of er in de buurt

veel, weinig of niet harder dan 30 km per uur wordt gereden. Tabel 89 laat zien dat volgens gemiddeld 55% van de ondervraagde bewoners in beide steden in hun wijken door velen harder dan 30 km wordt gereden. De optie 1-gebieden en de verkeersgebieden scoren in deze duidelijk het hoogst, de optie 3-gebieden het laagst.

Op de vraag welke maximum snelheid de bewoners in hun woonbuurt wenselijk achten, blijkt in optie 3 van Rijswijk zelfs 65% een maximum snelheid van 20 km per uur aanvaardbaar te vinden (Tabel 90). Voor een snelheidslimiet van 30 km per uur is in iedere optie, behalve het verkeersgebied in Eindhoven, een grote meerderheid te vinden.

3.8.3. De parkeersituatie

In de meeste optiegebieden uit het onderzoek was de parkeersituatie vóór de herindeling een groot knelpunt. Door een tekort aan parkeerruimte werd er in veel straten op alle mogelijke plekken geparkeerd, waardoor onder andere spelende kinderen in hun spel belemmerd werden, en waardoor een bijdrage werd geleverd aan enige verkeersonveiligheid.
Tabel 91 geeft informatie over de hoeveelheid parkeerruimte in de eigen straat van de ondervraagden. In beide steden is ongeveer een derde deel van de ondervraagden van mening dat de hoeveelheid parkeerruimte is toegenomen. Positieve uitschieters treft men aan in het Rijswijkse optie 2-gebied en in de Eindhovense optie 2- en optie 3-gebieden, waarvan ongeveer de helft van de ondervraagden vindt dat er meer parkeerruimte is gekomen.
Wat betreft de effecten van de veranderde parkeersituatie op de verkeersveiligheid (Tabel 92) is in Rijswijk ongeveer 30% van mening dat de verkeersveiligheid tengevolge van de veranderde parkeersituatie is toegenomen, in Eindhoven 40%. Per optiegebied bezien zijn enkele niet-systematische verschillen aanwezig. Het meest opvallend daarbij is dat in het Rijswijkse optie 3-gebied en in het Eindhovense verkeersgebied het idee dat de veiligheid is afgenomen ten gevolge van de verandere parkeersituatie, even sterk aanwezig is als het idee dat de veiligheid is toegenomen.

3.9. Effecten van maatregelen in opties waar gedragsonderzoek is uitgevoerd

In die delen van optiegebieden waar gedragsonderzoeken zijn uitgevoerd (snelheidsgedrag en conflictgedrag) is aan de ondervraagden een aantal specifieke vragen over bepaalde kruispunten gesteld. De antwoorden op deze vragen komen in deze paragraaf aan de orde. In de overall-rapportage zullen deze antwoorden in verband worden gebracht met de andere onderzoeken.
De gebieden en kruispunten waar het over gaat, zijn de volgende:
Optie 1-gebied Eindhoven:
de kruispunten Biesterweg-Leenderweg, Biesterweg-Aalsterweg, Anemonenstraat-Aalsterweg en Narcisstraat-Leenderweg;
Optie 1-gebied Rijswijk:
de kruispunten Ieplaan-Kerklaan, Rembrandtkade-W. Churchilllaan, Rembrandtkade-Lindelaan en J. Israëlslaan-W. Churchilllaan;
Optie 2-gebied Eindhoven (Kortonjo):
de kruispunten Kortonjolaan-Aalsterweg, Primulastraat-Aalsterweg, Ranonkelstraat-Roostenlaan en Kortonjolaan-Roostenlaan;
Optie 2-gebied Eindhoven (Nieuwe Erven):
de kruispunten Mimosaplein-Korianderstraat, Heideveldstraat-Leenderweg, Akebiaweg-Heezerweg en Gentiaanweg-Korianderstraat;
Optie 3-gebied Rijswijk:
de kruispunten Hoornbruglaan-Haagweg, Koninginnelaan-Geestbrugweg, Pr. Hendriklaan-Geestbrugweg en Molenlaan-Nassaukade.

Aan de bewoners van deze optiegebieden is een aantal vragen gesteld over de belangrijkste kruispunten in de eigen buurt. Deze kruispunten liggen aan de randen van de optiegebieden.

Van de ondervraagden vindt 60% dat als gevolg van de herinrichtingsmaatregelende bedoelde kruispunten voor voetgangers veilig zijn. Hierbij zijn geen grote verschillen tussen de optiegebieden te constateren.
Opvallend is dat maar 40% van de ondervraagden vindt dat ze als voetganger nu deze kruispunten beter kunnen oversteken dan voordat de maatregelen waren getroffen.
In tegenstelling tot bij het als voetganger aan het verkeer deelnemen,

vindt slechts 46% van de ondervraagden het als fietser veilig op de bedoelde kruispunten na de herinrichting. Optie 2-gebied Eindhoven (Kortonjo) vormt hierop een gunstige uitzondering (53%). Ook hier vindt een kleiner deel van de ondervraagden, namelijk 31%, dat het voor fietsers veiliger is vergeleken met de voorsituatie. Optie 1-gebied Eindhoven is hierop een gunstige uitzondering.
Voor de bromfietsers lijkt de verkeerssituatie werkelijk bedroevend, maar men dient in beschouwing te nemen dat de antwoordcategorie "overige" (weet niet, niet van toepassing, rest) zeer groot is vanwege het feit dat slechts weinig ondervraagden ook bromfietsberijder zijn. Dan vindt ruim de helft (55%) de situatie voor bromfietsers veilig. Het meest negatief ten aanzien van de verkeersveiligheid voor bromfietsers zijn de ondervraagden in het optie 3-gebied Rijswijk. Vergeleken met de voorsituatie vindt ruim de helft (60%) van de ondervraagden de verkeerssituatie onveiliger geworden. Dit geldt met name het voor optie 2-gebied Eindhoven (Kortonjo) en het optie 3-gebied Rijswijk.
Van de ondervraagden vindt 42% de kruispunten veilig voor de automobilist. In het optie 2-gebied Eindhoven (Nieuwe Erven) wordt deze situatie wat negatiever ervaren. Ook hier vindt maar een klein deel van de ondervraagden (25%) de verkeerssituatie veiliger dan voordat de maatregelen waren getroffen. Dit laatste geldt vooral voor de ondervraagden in het optie 2-gebied Eindhoven (Kortonjo).
Voor een uitgebreid overzicht hiervan wordt verwezen naar Tabel 93 en 94.

Voorgaande en andere vragen zijn aan de ondervraagden per kruispunt gesteld. Allereerst is gevraagd naar de genomen maatregelen op de betreffende kruispunten. Vervolgens is met de gemeentelijke vertegenwoordigers nagegaan in hoeverre de antwoorden overeenkomen met de feitelijkheid.

Optie 1-maatregelen hebben als doelstelling het weren van het niet-bestemmingsverkeer. De maatregelen zijn eenvoudig van aard en betreffen slechts kleine veranderingen aan de weg en ingrepen in de verkeerscirculatie.

In optie 1-gebied Rijswijk weet, afhankelijk van het kruispunt, 22 tot 54% van de ondervraagden niet dat er maatregelen zijn genomen; dit geldt met name voor de kruispunten Rembrandtkade-W. Churchilllaan en Ieplaan-Kerklaan.

Er bestaat ook nogal wat discrepantie tussen de maatregelen waarvan de ondervraagden zeggen dat ze zijn getroffen en de gerealiseerde maatregelen. Van het kruispunt Rembrandtkade-W. Churchilllaan zegt 13% van de ondervraagden dat er helemaal geen maatregelen zijn genomen (Tabellen 95, 97, 99 en 101). Opgemerkt wordt dat dit kruispunt op zich niet is heringericht. Enkele kleine aanpassingen aan het trottoir waren noodzakelijk gezien het parkeren op de Rembrandtkade.

In optie 1-gebied Eindhoven zegt zelfs 42 tot 60% van de ondervraagden dat ze niet weten dat er maatregelen op de bedoelde kruispunten in hun woonbuurt zijn genomen; vooral het kruispunt Narcisstraat-Leenderweg springt eruit.
In dit gebied zijn er zeer weinigen die zeggen dat er géén maatregelen zijn genomen, namelijk maximaal 2%. Er bestaat ook een vrij goede overeenstemming tussen de maatregelen die de ondervraagden noemen en de gerealiseerde maatregelen (Tabel 103, 105, 107 en 109).

Optie 2-maatregelen hebben ten doel om naast het weren van het niet-bestemmingsverkeer de snelheid van het resterende verkeer te beperken. Het gaat hier om duidelijk waarneembare fysieke maatregelen.

In optie 2-gebied Eindhoven (Kortonjo) blijkt 40 tot 52% van de ondervraagden niet te weten welke maatregelen er op de bedoelde kruispunten zijn genomen. Voor alle kruispunten is het percentage "weet-niet" vrij hoog.
Opvallend is in dit optiegebied dat vrij veel ondervraagden zeggen dat er geen maatregelen zijn getroffen; zelfs 37% voor het kruispunt Kortonjolaan-Aalsterweg. Een gunstige uitzondering hierop is het kruispunt Primulastraat-Aalsterweg. Er is wel een redelijke overeenstemming tussen de genoemde en de gerealiseerde maatregelen (Tabellen 111, 113, 115 en 117).

In optie 2-gebied Eindhoven (Nieuwe Erven) zegt 30 tot 64% van de ondervraagden niet te weten welke herinrichtingsmaatregelen er zijn genomen. Vooral het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat steekt hier ongunstig af met 64% "weet niet".
De percentages van de ondervraagden die aangeven "géén veranderingen" zijn in dit gebied al aan de lage kant, namelijk 1 tot 8%.

Op het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat na bestaat een redelijke overeenstemming tussen de genoemde en gerealiseerde maatregelen (Tabellen 119, 121, 123 en 125).

Optie 3-maatregelen beogen naast het weren van het niet-bestemmingsverkeer en het beperken van de snelheid van het resterende verkeer, de inrichting visueel en praktisch aantrekkelijk vorm te geven. In feite komen deze maatregelen neer op het creëren van een woonerf.

In optie 3-gebied Rijswijk, waar dus een woonerf is gerealiseerd, zeggen toch nog 25 tot 46% van de ondervraagden dat ze niet weten welke maatregelen er in hun woonbuurt zijn genomen. In de voorgecodeerde antwoordenlijst is het woonerf één van de antwoordmogelijkheden. Het hoogste percentage "weet niet" is genoteerd bij het kruispunt Molenlaan-Nassaukade. Ondanks het gegeven dat het woonerf een zeer duidelijke verschijningsvorm kent, zegt toch nog 4 tot 6% van de ondervraagden dat er geen veranderingen hebben plaatsgevonden.
Bij het aangeven van de soort maatregel door de ondervraagden blijkt er minder overeenstemming te bestaan tussen de genoemde en de feitelijk gerealiseerde maatregelen dan op grond van de woonerfinrichting mag worden verondersteld (Tabellen 127, 129, 131 en 133).

Opgemerkt wordt nog dat het mogelijk is dat de vraagstelling misschien voor de bewoners niet duidelijk was omdat de bedoelde kruispunten op de grens van de woonbuurt liggen; dus in feite voor meer dan de helft deel uitmaken van het omliggende hoofdwegennet.

3.10. Beleving van met name fietsers en bromfietsers

Het is niet altijd eenvoudig en veelal zelfs onmogelijk een directe relatie te leggen tussen weg- en verkeerskenmerken van een bepaalde locatie enerzijds en de relatieve verkeersonveiligheid anderzijds.
Het verkeersgedrag is namelijk onder meer afhankelijk van de wijze waarop weg- en verkeerskenmerken worden waargenomen, de verkregen informatie wordt geinterpreteerd, verwerkt en vertaald in te volgen verkeersgedragingen.

Teneinde toch een wat meer precieze kijk op het verkeersgedrag te verkrijgen, heeft het Instituut voor Zintuigfysiologie IZF-TNO een observatietechniek ontwikkeld, die met behulp van video kwantitatieve analyses kan uitvoeren van voertuigbewegingen, zoals onder andere de gevolgde koers, koersveranderingen en de gereden snelheid. Voor een uitvoerige beschrijving van deze techniek wordt verwezen naar Van de Horst & Symonsma (1980).
Het IZF-TNO heeft op een paar locaties waar min of meer interessante maatregelen door de gemeenten zijn getroffen een voor- en na-onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de maatregelen op het verkeersgedrag van de gebruikers van de betreffende locaties.
Om ook naast het verkeersgedrag meer inzicht te verkrijgen in wat proces-evaluatie wordt genoemd, is over dezelfde locaties aan de bewoners van het omliggend gebied een aantal vragen gesteld. Op deze wijze kan op enigszins grove mate worden vastgesteld wat de maatregelen op belevings- en gedragsniveau bij de bewoners en gebruikers teweegbrengen.

De locaties die voor zowel het gedrags- als het belevingsonderzoek zijn gekozen, zijn:
- bij de overgang van verblijfsgebieden naar verkeersgebieden (Eindhoven):
Leenderweg-Edelweisstraat (woonerfaansluiting op een verkeersader);
Heezerweg-Korianderstraat (aansluiting wijkverzamelstraat op een verkeersader);
- binnen verkeersgebieden waar een speciale voorziening voor het langzame verkeer is getroffen (Rijswijk):
Geestbrugweg-Haagweg (zgn. weefprobleem);
W. Churchilllaan-Acacialaan, zuidelijke tak (zgn. weefprobleem);
W. Churchilllaan-Acacialaan, westelijke tak (zgn. weefprobleem).

Allereerst is aan de bewoners van de woonbuurten waar de locaties liggen, gevraagd of ze wel weten welke herinrichtingsmaatregelen er op bedoeld kruispunt zijn genomen.
Het mag toch wel verrassend genoemd worden dat voor de kruispunten Leenderweg-Edelweisstraat en Leenderweg-Pioenroosstraat ruim 80% zegt niet te weten welke herinrichtingsmaatregelen daar zijn getroffen. Voor het kruispunt Heezerweg-Korianderstraat ligt dit percentage iets lager,

namelijk ruim 60% (Tabel 135). Deze percentages bevreemden des te meer, gezien de hoeveelheid voorlichting die door de gemeente gegeven is en de vele mogelijkheden tot inspraak bij het tot stand komen van de maatregelen.
Rond het kruispunt Leenderweg-Edelweisstraat zijn vluchtheuvels en laad- en loszones aangebracht. Slechts 7% (Tabel 135) van de ondervraagden noemt de maatregel vluchtheuvel. De laad- en loszones kunnen bij de beantwoording vallen onder veranderingen aan de weg of aan de stoep. Zeer weinigen (3%) noemt deze categorieën.
Rond het kruispunt Leenderweg-Pioenroosstraat zijn vluchtheuvels aangebracht. Ook hier wordt door slechts 7% van de ondervraagden deze maatregel genoemd (Tabel 135).
Rond het kruispunt Heezerweg-Korianderstraat zijn vluchtheuvels aangelegd en is het fietspad uitgebogen, waardoor samen met kleine veranderingen aan de weg en stoep het uitzicht is verbeterd. In totaal wordt door 36% van de ondervraagden deze maatregel aangegeven (Tabel 135).

Op de vraag in hoeverre deze kruispunten nu al dan niet veilig zijn, blijkt het percentage "weet niet" beduidend lager te liggen dan bij de vorige vraag waar naar de herinrichtingsmaatregel wordt gevraagd. Dat het percentage "weet niet" bij de bromfietser het hoogst ligt (rond de 65%) is te verklaren uit het bromfietsgebruik (Tabellen 136).

Ongeveer de helft van de geënquêteerden vindt de kruispunten voor de voetganger veilig. Voor de bromfietser zeggen ongeveer evenveel geënquêteerden dat het zowel veilig is als onveilig. De geënquêteerden vinden het als fietser in 40% van de gevallen veilig, terwijl ongeveer een kwart het onveilig vindt. Als automobilist is er voor twee kruispunten geen duidelijk verschil in het veilig of onveilig vinden volgens de geënquêteerden. Het kruispunt Heezerweg-Korianderstraat wordt echter door 40% van de geënquêteerden als onveilig beoordeeld (Tabel 136).

Worden deze kruispunten nu als veiliger ervaren dan vóórdat de herinrichtingsmaatregelen plaatsvonden?
Bij de geënquêteerden is een kleine meerderheid te vinden die het als fietser veiliger vindt vergeleken met diegenen die het niet veiliger vinden. Er zijn evenveel geënquêteerden die het als bromfietser zowel

veiliger als niet veiliger vinden. Voor de automobilist ligt dit beeld anders. Er zijn meer geënquêteerden die zeggen het nu als automobilist onveiliger dan veiliger te vinden (Tabel 137).

Op de vraag in hoeverre voetgangers na de invoering van de herinrichtingsmaatregelen veiliger kunnen oversteken, blijken de geënquêteerden duidelijk van mening dat het voor deze categorie verkeersdeelnemers veiliger is geworden (Tabel 138).

Samenvattend kan worden opgemerkt dat de geënquêteerden vinden dat de herinrichtingsmaatregelen voor de voetgangers een gunstig effect op de verkeersveiligheid hebben. In wat mindere mate geldt dit ook voor de fietsers, terwijl het voor de bromfietsers niet veel uitmaakt. Voor automobilisten hebben de herinrichtingsmaatregelen geen positief effect op de verkeersveiligheid.

Op de kruispunten in Rijswijk in een enigszins gecompliceerde maatregel genomen. De maatregel houdt in dat op het kruispunt W. Churchilllaan-Acacialaan:
- het autoverkeer op de W. Churchilllaan dat rechtsaf richting Huis te Hoornkade gaat, de rechtdoor gaande fietser kruist;
- het autoverkeer op de W. Churchilllaan komende vanaf de Huis te Hoornkade dat rechtsaf gaat naar de Acacialaan de (brom)fietsers kruist die linksaf de W. Churchilllaan op gaan.

Deze maatregel is eveneens genomen op het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg. De voertuigmanoeuvres zijn als volgt:
- de (brom)fietsers komende vanaf de Geestbrugweg en rechtdoor de Herenstraat ingaan, moeten zich mengen met het autoverkeer bij de ingang van de Herenstraat;
- het autoverkeer dat komt uit de Geestbrugweg en rechtsaf wil slaan richting Haagweg moet zich mengen met het (brom)fietsverkeer dat rechtdoor het kruispunt wil oversteken.
Aan de geënquêteerden in Rijswijk is de vraag voorgelegd of ze wel eens als fietser of als bromfietser de bedoelde kruispunten passeren.
De helft van de geënquêteerden komt wel eens als fietser op het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg. Op het kruispunt W. Churchilllaan-Acacialaan zegt slechts een kwart à een derde wel eens als fietser te komen.

Ten aanzien van de bromfietser ligt dit beeld geheel anders. Slechts rond de 1% van de geënquêteerden zegt wel eens op de bedoelde kruispunten te komen (Tabellen 139 en 140).

Te verwachten is dat de rechtdoor/linksafmanoeuvre de meest problemen zal opleveren omdat in dit geval de rechtsaf slaande auto moet weven met de rechtdoor gaande (brom)fietser vóór het kruisingsvlak. Toch beschouwt het merendeel van de geënquêteerden de getroffen maatregel voor de fietser als veilig, namelijk rond de 60%. zoals te verwachten valt zijn er betrekkelijk weinigen die de rechtsaf-manoeuvre voor fietsers onveilig vinden.
Een meerderheid van de geënquêteerden vindt de verkeerssituatie voor de fietser veiliger dan voorheen door de invoering van de herinrichtingsmaatregel.
De aantallen geënquêteerden die als bromfietser hun mening geven met betrekking tot de uitspraak "veilig", "onveilig" en "veiliger dan voorheen" zijn zo klein dat hierover geen uitspraken worden gedaan (Tabellen 141, 142 en 143).

Deze enquêtegegevens voor een aantal met name genoemde kruispunten zullen in een later stadium in verband worden gebracht met gegevens van de gedragsobservaties uit het IZF-TNO-onderzoek.
De verslaggeving hiervan zal plaats vinden in een overall-eindrapport van het totale voor- en na-onderzoek.

4. SAMENVATTING EN SLOTOPMERKINGEN

Gezien de beperkingen van het verkeersongevallen onderzoek zijn, naar de wens van de Onderzoekgroep Verkeersveiligheid, aanvullende gegevens verzameld over het verkeersgedrag en de beleving van het verkeer en de verkeersonveiligheid. De redenen waarom deze aanvullende gegevens zijn verzameld zijn tweeërlei, namelijk:
- het beter inzicht geven over hoe de genomen maatregelen inwerken op de bewoners; wat vinden de bewoners er nu van en hoe gedragen ze zich volgens hun zeggen;
- het eventueel kunnen opsporen van oorzaken van het ontstaan van verkeersongevallen.

De wijze waarop aan bovenstaande redenen gestalte wordt gegeven, is enerzijds een evaluatie van de werkelijke verkeersveiligheidseffecten door middel van gedragsstudies.
Anderzijds vindt er een evaluatie plaats van overeenkomsten en verschillen tussen de werkelijke verkeersveiligheidseffecten en -gevoelens, opvattingen, oordelen, etc. hierover van de bewoners van de optiegebieden. Hiertoe is onderhavige enquête uitgevoerd. Een voordeel van een enquête is dat er meer gedetailleerde opsplitsingen kunnen worden gemaakt dan in het ongevallenonderzoek in dit project. De opsplitsingen die gemaakt zijn, zijn naar gemeente, optiegebieden, verkeer- en verblijfsgebieden, specifieke locaties, type verkeersdeelnemer.
In een aantal gevallen en in bepaalde verkeerssituaties zullen in de overall-rapportage verbanden worden gelegd tussen belevingsaspecten, feitelijk verkeersgedrag en ongevallen.

De evaluatie van de genomen maatregelen in deze enquête is gericht op de volgende onderwerpen:
1. Algemene kennis over de maatregelen.
2. Beleving van de verkeersonveiligheid in de eigen woonomgeving in algemene zin.
3. Ervaringen met ongevallen van volwasssenen en kinderen.
4. Ervaringen met bijna-ongevallen van volwassenen en kinderen.
5. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen wijk door zowel volwassenen als kinderen.

6. Het buiten spelen van kinderen.
7. De verkeersveiligheid van bepaalde kruispunten in de verkeersruimten.
8. Speciale onderwerpen zoals het sluipverkeer, het parkeren, het rijgedrag van de automobilist.

Zowel in het voor- als in het na-onderzoek is een enquête uitgevoerd. In het vooronderzoek is de enquête uitgevoerd door DHV Raadgevend Ingenieursbureau B.V. en in het na-onderzoek door het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS.
Echter, de doelstellingen en uitvoeringsvormen waren zeer verschillend.

Het primaire doel van de enquête in het vooronderzoek was het vinden van een aantal locaties die door de bewoners als onveilig worden ervaren. Het Verkeerskundig Studiecentrum VSC van de Rijksuniversiteit Groningen had die locaties nodig om er gedragsobservaties uit te voeren en zo na te gaan welke relaties er kunnen bestaan tussen de beleving van de verkeersveiligheid, het verkeersgedrag en de feitelijke veiligheid (Van der Colk, 1979). Daarnaast is deze enquête ook gebruikt om de beleving van de verkeersveiligheid onder de bewoners in de voorperiode in kaart te brengen, zonder te proberen eventuele verschillen te verklaren. Voor een uitvoerig verslag van deze enquête wordt verwezen naar Kraay & Remerie (1980).

Het bleek niet mogelijk op grond van de enquêteresultaten harde conclusies te trekken. Daarvoor was de omvang van de steekproef te klein. De relatief geringe omvang van de steekproef is te verklaren uit het primaire doel van de enquête: het vinden van een beperkt aantal locaties die de bewoners onveilig vinden voor hun kinderen.

Er wordt soms verondersteld dat er oorzakelijke verbanden zouden bestaan tussen opinies, meningen etc. die verkeersdeelnemers hebben, hun beleving van de verkeersveiligheid, hun beweerd gedrag, het daaruit voortvloeiend verkeersgedrag en het gebeuren van verkeersongevallen. Deze onderliggende verbanden zijn tot op heden nauwelijks onderzocht.

Binnen het vooronderzoek zijn wel enkele relaties onderzocht waarover het volgende is op te merken.
- Er blijkt geen verband te zijn tussen het kunnen aanwijzen van gevaar-

lijke locaties en de betrokkenheid van de kinderen bij een ongeval in de eigen woonwijk (Kraay & Wegman, 1980b, blz. 34).
- De relatie tussen subjectieve onveiligheid en ongevallen is onderzocht, waarbij als indicatoren voor de subjectieve onveiligheid zijn gehanteerd de mate van begeleiding van jonge voetgangers, het mogen buiten spelen van kinderen, het al dan niet mogen oversteken van kinderen en een veiligheidswaardering van ouders voor bepaalde weggedeelten. Uit de resultaten van de analyse wordt geconcludeerd dat de bewoners weinig of geen inzicht hebben in het vóórkomen van ongevallen in hun eigen straat of buurt (Kraay & Wegman, 1980b, blz. 38-39).
Het voorgaande houdt in dat aanvullende gegevens op het niveau van beleving nog niet in direct verband kunnen worden gebracht met de verkeersveiligheid.

Wel is het zo dat deze gegevens in hun onderlinge relaties meer inzicht kunnen verschaffen in wat genoemd wordt een procesevaluatie. Met andere woorden, er kan in enige mate worden vastgelegd wat de maatregelen op belevings- en gedragsniveau teweegbrengen bij de bewoners.
De centrale overheid is ook geïnteresseerd in de beleving van de verkeersveiligheid als zodanig als gevolg van de genomen maatregelen. Vragen over algemene gevoelens, opinies, meningen, etc. zijn met behulp van een huisenquête wel te achterhalen. De geldigheid van de uitkomsten die op deze wijze verkregen zijn staat echter nog steeds ter discussie.

De Onderzoekgroep Verkeersveiligheid kende in het na-onderzoek een groot gewicht toe aan deze enquête. Daartoe is de steekproef uitgebreid met de verkeersruimten en de vragenlijst uitgebreid, terwijl tevens is afgestemd op een aantal onderscheidingen in het gedrags- en ongevallenonderzoek.

Bij de interpretatie van de enquêteresultaten van de voor- en naperiode, alsmede bij vergelijkingen tussen de opties na de herinrichting, is te constateren dat een aantal basisgegevens sterk van elkaar afwijken.
Ten aanzien van de leeftijdopbouw blijkt in Eindhoven alleen optie 3 eenzelfde verloop tussen de voor- en naperiode hebben als de rest van de gemeente. In Rijswijk wijken alle optiegebieden af van de rest van de gemeente. Tevens zijn er tussen de opties in Eindhoven nogal wat verschillen bij een vergelijking tussen de voor- en naperiode.

Het opleidingsniveau van de ondervraagden is in Eindhoven duidelijk lager dan in Rijswijk. De optie 3-gebieden van Eindhoven en Rijswijk zijn wat dit aspect betreft helemaal niet met elkaar vergelijkbaar. In Eindhoven in de opties 1 en 3 heeft slechts 6% van de ondervraagden hoger onderwijs genoten; in Rijswijk is dit percentage in het optie 3-gebied 31%.
Het autobezit is in optie 3-gebied van Eindhoven ook laag, en lager dan alle overige optiegebieden.

Op basis van het vorige en het gestelde in Hoofdstuk 2 zal het duidelijk zijn dat ook in het na-onderzoek geen harde uitspraken kunnen worden gedaan. Een aantal opmerkelijke verschillen die zijn geconstateerd zullen worden vermeld.

Ten aanzien van enkele algemene aspecten van de beleving van de verkeersveiligheid kan het volgende worden opgemerkt.
Na de herinrichtingsmaatregelen vinden in alle optiegebieden beduidend minder ondervraagden het prettig om in de eigen buurt te wandelen. In optie 3-gebied Rijswijk daalde dit percentage zelfs van 87% naar 54%.
Met name in het verkeersgebied te Eindhoven en optie 3-gebied Rijswijk gaat men liever niet door het drukke verkeer lopen. Ook hier geldt dat de voorsituatie in alle gevallen duidelijk gunstiger werd beoordeeld dan de na-situatie.
De ondervraagden vinden het in de na-periode ook gevaarlijker om te fietsen; alleen in het optie 3-gebied Rijswijk is deze situatie ongewijzigd gebleven. Opvallend is het zeer hoge percentage in optie 1-gebied van Rijswijk dat het te gevaarlijk vindt om in de eigen buurt te fietsen (79%).

Door de invoering van de maatregelen blijkt dat met name de verkeersgebieden en de optie 2-gebieden (behalve voor voetgangers in Eindhoven) relatief veiliger zijn geworden voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Daarnaast is gebleken dat de verkeersgebieden en in iets mindere mate de optie 3-gebieden door meer bewoners als (tamelijk) onveilig worden ervaren dan dat dit het geval is in de optie 1-gebieden en optie 2-gebieden.
Meer dan de helft van de ondervraagden in de verblijfsgebieden en 80% in de verkeersgebieden vindt hun buurt voor kinderen (tamelijk) onveilig.

Welke maatregelen hebben nu bijgedragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid, daar waar men vindt dat die is verbeterd.
De bewoners van Eindhoven schrijven de verbetering vooral toe aan de verkeersdrempels. Verder in optie 1 ook nog het éénrichtingsverkeer en in optie 3 de lagere snelheid.
In Rijswijk is het vooral de lagere snelheid van het verkeer, met name in de woonerfgebieden. In optie 1-gebieden en optie 2-gebieden lijkt het éénrichtingsverkeer erg geslaagd, terwijl in het optie 3-gebied het terugdringen van het sluipverkeer de veiligheid duidelijk heeft bevorderd.
In de verkeersgebieden in zowel Eindhoven als Rijswijk is de verkeersveiligheid vooral toegenomen (voor met name kinderen, bejaarden en voetgangers) door de verkeerslichten, voetgangerstunnels en betere oversteekplaatsen. Fietsers en bromfietsers profiteren veel van de aparte en betere fietsstroken.
Opvallend is dat voor een groot deel de verslechtering van de verkeersveiligheid aan dezelfde maatregelen wordt toegeschreven waaraan anderen een verbetering toeschrijven.

Ten aanzien van de negatieve beleving die is geconstateerd nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn genomen, kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:
1. Deze negatieve beleving wordt niet geconstateerd bij de verblijfsleefbaarheid, maar wel bij de verkeersleefbaarheid; zie hiertoe Neeskens & Kropman (1984).
2. Aanbevelingen over de herinrichtingsmaatregelen uitsluitend op basis van de onderhavige enquête zijn moeilijk op te stellen, omdat de onderzochte gebieden nogal sterk verschillen naar sociaal-economisch niveau, naar opleiding en naar autobezit.
3. Tussen het voor- en na-onderzoek ligt een tijdperiode van vijf jaren; het is zeker niet ondenkbaar dat de bewoners zich de laatste jaren meer bewust zijn geworden van wat deze maatregelen teweeg brengen, terwijl dit bewustzijn vóór de herinrichting niet zo sterk aanwezig was; tevens is er de laatste tijd ook meer gepubliceerd over effecten van herinrichtingsmaatregelen zodat samen met eigen ervaring een zeker leerproces heeft plaatsgevonden waardoor men ook kritischer is geworden.
4. De inspraak is in de optiegebieden verschillend geweest en eveneens geldt dit voor de waardering van de voorgenomen en uitgevoerde herinrichtingsmaatregelen.

Naast bovenvermelde zaken kunnen voor de antwoorden van de bewoners van het woonerf te Rijkswijk nog de volgende opmerkingen worden gemaakt:
A. Het betreft hier slechts een steekproef van één woonerf, waardoor harde conclusies niet te trekken zijn; het optie 3-gebied te eindhoven is een combinatie van alle typen van maatregelen geworden;.
B. De woonerf-maatregel veronderstelt dat er met name door kinderen meer gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte, hetgeen door onderzoek wordt gestaafd; meer gebruik van die openbare ruimte kan ook meer conflictgedrag tussen kinderen en het overige verkeer tot gevolg hebben, hetgeen door de ouders als negatief kan worden ervaren.

Het betrokken zijn geweest bij verkeersongevallen levert het volgende beeld op. In de voorperiode had 7% van de ondervraagden volgens hun zeggen een verkeersongeval gehad in de vijf jaar voorafgaande aan de herinrichting. Nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn getroffen zegt 3% van de ondervraagden betrokken te zijn geweest bij verkeersongevallen in slechts één jaar tijd. Deze antwoorden duiden dus niet direct op een positief resultaat.
Voor de kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar is deze situatie anders. Na de herinrichting is, volgens de ouders, 3% van hun kinderen bij ongevallen betrokken tegen 12% in de voorperiode.
In Eindhoven zouden de verkeersongevallen met name plaatsvinden op het traject Leenderweg en de Roostenlaan. Met betrekking tot de kinderen waren dit het St. Gerardusplein, de Heezerweg en de Leenderweg.
In Rijswijk noemen de ondervraagden de trajecten Haagweg en de Geestbrugweg. Voor de kinderen zijn dit de Acacialaan en de Leeuwendaallaan.

Na de herinrichting vindt nog steeds een hoog percentage van de ondervraagden dat er gevaarlijke locaties in hun eigen woonbuurt zijn, namelijk 54% tegen 61% in de voorperiode. In optie 1 in Rijswijk weten meer ondervraagden gevaarlijke locaties te noemen dan in de andere optiegebieden.
Als redenen hiervoor worden zowel in de voor- als de naperiode genoemd het tamelijk drukke verkeer en onoverzichtelijke kruispunten. De herinrichtingsmaatregelen hebben wel de oversteekmogelijkheden verbeterd. Als maatregelen worden dan ook nog steeds genoemd het verbeteren van onoverzichtelijke situaties en vervolgens het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen.

In Eindhoven zijn deze gevaarlijke locaties met name het St. Gerardusplein, de Leenderweg, de kruispunten Heezerweg-Akebiaweg en Heezerweg-Korianderstraat, alsmede de Korianderstraat zelf. Deze, vooral in de verkeersgebieden gelegen, locaties worden met name gevaarlijk gevonden voor de voetganger.
In Rijswijk worden, in tegenstelling tot in Eindhoven, meer minder drukke verkeersaders genoemd. De kruispunten Lindelaan-Kerklaan en Kerklaan-W. Churchilllaan worden het meest genoemd. Ook hier worden deze locaties vooral voor de voetganger gevaarlijk gevonden.

Bij het noemen van gevaarlijke locaties voor kinderen vindt na de herinrichting zelfs 70% van de ondervraagden dat deze er zijn, tegen 56% in de voorperiode.
De redenen hiervoor zijn het drukke verkeer en het te hard rijden van het verkeer. Als maatregelen worden dan ook genoemd het invoeren van snelheidsbeperkingen en het verbeteren van onoverzichtelijke situaties.
In Eindhoven zijn de drie meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Leenderweg, het St. Gerardusplein en de Roostenlaan.
In Rijswijk zijn de vier meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Lindelaan en de kruispunten Lindelaan-Kerklaan, J. Israëlslaan-W. Churchilllaan en Populierenlaan-W. Churchilllaan.

Ten aanzien van het mogen buiten spelen van kinderen blijkt dat de herinrichtingsmaatregelen geen invloed hebben op de antwoorden van de ondervraagden, daar de voor- en nasituatie geen grote verschillen te zien geven.
Wel blijken er na de herinrichting beduidend meer locaties te zijn waar het kind in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar niet mag komen omdat het er te gevaarlijk is, namelijk 81% tegen 68% in de voorperiode.
Naast locaties in de verkeersgebieden worden in Eindhoven twee locaties in optie 2-gebieden genoemd, het St. Gerardusplein en de Roostenlaan. In Rijswijk wordt verder genoemd de Rembrandtkade in optie 1-gebied.

De ouders brengen hun jonge kinderen naar school vooral omdat ze vinden dat de schoolroute niet voldoende veilig is.

Uit de enquête uit het vooronderzoek bleek reeds dat de bewoners van de

verblijfsgebieden (woonbuurten) de omliggende verkeersruimte rekenen tot de eigen woonbuurt (Kraay & Remerie, 1980). Bij de onderzoekopzet voor het na-onderzoek is hiermee rekening gehouden door aan deze overgangen tussen verblijfs- en verkeersgebieden meer aandacht te besteden.
Aan de bewoners van een aantal optiegebieden is een aantal vragen gesteld over de belangrijkste kruispunten in de eigen woonbuurt. Deze kruispunten liggen aan de randen van de optiegebieden.
Als gevolg van de herinrichtingsmaatregelen zijn de ondervraagden als voetganger niet echt ontevreden; 60% vindt de kruispunten veilig. Vergeleken met de voorsituatie vindt slechts 40% dat ze als voetganger deze kruispunten veiliger kunnen oversteken.
Als fietser vinden de ondervraagden de verkeerssituatie minder veilig dan als voetganger, namelijk 46%. Veiliger dan voorheen vindt maar 31% van de ondervraagden de verkeerssituatie.
Bij de bromfietsers ontstaat een onduidelijk beeld, omdat zo weinig van de ondervraagden als bromfietser aan het verkeer deelnemen.
Als automobilist vindt minder dan de helft (42%) de kruispunten veilig; slechts een kwart zegt dat de verkeerssituatie veiliger is dan voordat de maatregelen getroffen waren.

Het lijkt verwonderlijk dat veel van de ondervraagden zeggen dat ze niet weten welke maatregelen er in hun woonbuurt zijn genomen. Deze hoge percentages (tot 60%) zijn opvallend gezien de vele publiciteit die er is gevoerd en de inspraakronden die zijn gehouden. Van de andere kant kan het ook zo zijn dat de vraagstelling niet duidelijk genoeg was omdat de bedoelde kruispunten op de grens lagen van verblijfsruimte en verkeersgebieden.

Het is ook nog opmerkelijk te noemen dat de ondervraagden in Rijswijk in optie 1- en optie 3-gebied niet zo goed op de hoogte blijken te zijn van de gerealiseerde maatregelen als de ondervraagden in Eindhoven.
Van optie 1-gebied Rijswijk is te vermelden dat een deel van de maatregelen reeds gerealiseerd was vóórdat het demonstratieproject een aanvang nam. Hierdoor is het onderscheid tussen de voor- en nasituatie voor de bewoners wellicht wat moeilijker te maken.
Verder is het natuurlijk ook zo dat er meer en minder opvallende maatregelen zijn. Zo zal de maatregel "éénrichtingsverkeer" duidelijker zijn

dan kleine veranderingen aan de weg in de zin van bijvoorbeeld uitbuigingen van het fietspad.

Nogmaals wordt er hier op gewezen dat de percentages "weet niet" in deze enquête opvallend hoog zijn. In hoeverre de irritatie van de bewoners (denk aan de vele acties ondernomen tegen de herinrichtingsplannen) en problemen bij de inspraak hierbij een rol hebben gespeeld, is onderzocht door het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS.

Uit de antwoorden van de ondervraagden valt op te maken dat vermeende problemen rond de verkeersveiligheid zich toch voor het merendeel afspelen in de zogenaamde verkeersruimten, de verkeersaders. Slechts een zeer beperkt aantal locaties in de verblijfsgebieden verdient nadere aandacht. Uit deze enquête valt niet op te maken dat de herindeling en de herinrichting het verkeer anders hebben verdeeld over het onderzoekgebied, de drukte en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer duidelijk hebben beïnvloed en de dreiging van het gemotoriseerd verkeer hebben verminderd.

Teneinde na te gaan in hoeverre de maatregelen aan de direct gestelde doelen hebben beantwoord, zal dit per optiemaatregel worden aangegeven.

Optie 1-maatregel heeft tot doel om het niet-bestemmingsverkeer te weren.
In Eindhoven zegt 41% van de ondervraagden dat er in de voorperiode sluipverkeer aanwezig was. Na de herinrichtingsmaatregelen zegt 59% dat het sluipverkeer (ten dele) is verdwenen; 38% vindt dat er nog steeds sluipverkeer aanwezig is.
In Rijswijk zegt 60% van de ondervraagden dat er in de voorperiode sluipverkeer aanwezig was. Na de herinrichtingsmaatregelen zegt 76% dat het sluipverkeer (ten dele) is verdwenen; 22% vindt dat er nog steeds sluipverkeer aanwezig is.
Met andere woorden de ondervraagden vinden dat deze maatregelen in Rijswijk meer succes hebben gehad dan in Eindhoven. Het probleem van het sluipverkeer is in de ogen van de bewoners dus nog niet geheel opgelost.

Optie 2-maatregel heeft tot doel het weren van niet-bestemmingsverkeer en het omlaag brengen van de snelheid van het nog aanwezige verkeer.
In Eindhoven zegt 30% dat er sluipverkeer aanwezig was; 47% vindt dat dit

sluipverkeer er nog steeds is, terwijl 51% zegt dat het (ten dele) verdwenen is. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilisten vindt 47% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden.
In Rijswijk zegt 59% dat er sluipverkeer aanwezig was; 13% vindt dat dit sluipverkeer er nog steeds is, terwijl 82% zegt dat het (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilist vindt 50% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden.
Ook hier zijn volgens de ondervraagden de door hun gesignaleerde problemen maar zeer gedeeltelijk opgelost. De maatregelen hebben in Rijswijk een iets gunstiger effect dan in Eindhoven.

Optie 3-maatregel heeft tot doel het weren van het niet-bestemmingsverkeer, het beperken van de snelheid van het nog aanwezig verkeer, alsmede het aantrekkelijk vormgeven van de inrichting.
In Eindhoven zegt 37% dat er sluipverkeer aanwezig was; 84% vindt dat dit sluipverkeer nu (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilist vindt 43% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden. Het prettig kunnen wandelen in de eigen buurt werd door 67% in de voorperiode zo gevonden. Na de herinrichting vindt nog maar 50% het prettig om in de buurt te wandelen.
In Rijswijk zegt 90% dat er sluipverkeer aanwezig was; 92% vindt dat dit sluipverkeer nu (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilist vindt 37% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden. Het prettig kunnen wandelen in de eigen buurt werd door 87% zo gevonden in de voorperiode. Na de herinrichting vindt ook hier nog maar 54% dat het prettig is om hun buurt te wandelen.
In navolging van het ITS dat een onderscheid maakt in verblijfsleefbaarheid en verkeersleefbaarheid, kan hier worden opgemerkt dat verkeersleefbaarheid niet positief is. Dit in tegenstelling tot de verblijfsleefbaarheid die wel positief te noemen is (Neeskens, 1984).
Van deze optie-3 maatregel kan gesteld worden dat ze minder geslaagd te noemen is dan de optie 2-maatregel, vooral omdat de verkeersleefbaarheid er niet positief uitkomt (met name ook de beleving van de verkeersveiligheid).

Tot slot is nog bekeken in hoeverre de herinrichtingsmaatregelen volgens de ondervraagden de verkeersveiligheid hebben beinvloed. Hiertoe zijn de

belangrijkste vragen over de verkeersveiligheid bij elkaar gezet en is door minnen en plussen het effect per optie aangegeven (Tabel 144).
Voor deze subjectieve wijze van concluderen is gekozen omdat er in de antwoorden van de ondervraagden weinig systematiek is te onderkennen.
Uit het schematisch overzicht van specifieke verkeersveiligheidsvragen blijkt dat de optie 2-gebieden voor de bewoners relatief geslaagde maatregelen zijn.
Opmerkelijk is het negatieve beeld van het enige woonerf in het demonstratieproject. Temeer daar het een ruim gedimensioneerd woonerf is; het opleidingsniveau is in dit woongebied zeer hoog en de inspraak heeft hier nogal wat problemen gekend.

Bij het analyseren van de onderzoekresultaten uit de belevingsenquête blijkt dat op gelijksoortige vragen over de verkeersveiligheid per optie bekeken weinig systematiek in de antwoorden is terug te vinden.
De vraag dringt zich hierbij naar voren in hoeverre de meetinstrumenten voldoende ontwikkeld zijn om erachter te komen wat men nu precies wil weten. Anderzijds kan het zo zijn dat de bewoners zelf een tamelijk vaag en nevelachtig idee hebben over wat subjectieve verkeersonveiligheid wordt genoemd. Ook al probeert men dit probleem te omzeilen door geoperationaliseerde vragen te stellen als: "zijn er in uw buurt gevaarlijke locaties", dan nog is een gevaarlijke locatie voor de een niet hetzelfde als een gevaarlijke locatie voor de ander.
Gegeven bovenstaande opmerking, is het ook moeilijk te onderzoeken in welke mate subjectieve factoren het gedrag van de verkeersdeelnemers beïnvloeden.
Onderzoek op dit gebied is dringend gewenst, omdat anders de waarde van de antwoorden op dit soort vragen moeilijk kan worden beoordeeld in een procesevaluatie.

LITERATUUR

Colk, H. van der (1979a). Verkeersveiligheid in stedelijke gebieden: opinies van ouders en gedrag van kinderen. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 1979.

Colk, H. van der (1979b). De rol van het waargenomen risico bij de keuze van het vervoermiddel. TNO-Project 7 (1979) 1 : 21-23.

DHV (1979). Verantwoording uitvoering huisenquête, schouwing en samenstelling deelbestanden. DHV Raadgevend Ingenieursbureau, 1978.

Horst, A.R.A. van der, Sijmonsma, R.M.M. (1980). Analyse van rijgedrag met behulp van video. Verkeerskunde 31 (1980) 5 : 269-273.

Katteler, H.A. & Kropman, J.A. (1980). Gebruik en beleving van de openbare ruimte; Een onderzoek van de situatie voorafgaand aan de herinrichting. Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS, Nijmegen, 1980.

Kraay, J.H. & Remerie, F. (1980). Beleving van de verkeersonveiligheid in de herindelingsgebieden van Eindhoven en Rijswijk; Resultaten van een enquête in het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk). R-80-38. SWOV, 1980.

Kraay, J.H. & Wegman, F.C.M. (1980). Vooronderzoek Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk); Verslag van de Onderzoekgroep Verkeersveiligheid. R-80-42. SWOV, 1980.

Kraay, J.H.; Janssen, S.T.C.C. & Wittink, R.D. (1982). Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk); Opzet voor het onderzoekprogramma in de naperiode van het onderzoek Verkeersveiligheid. R-82-40. SWOV, 1982.

Neeskens, J.A.J. & Kropman, J.A. (1984). Bewonersonderzoek Beleving openbare ruimte. Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS, Nijmegen, 1984.

TABELLEN

bij

BELEVING VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID VOOR EN NA DE INVOERING VAN VERKEERSMAATREGELEN

Resultaten van een enquête in het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk)

R-84-27 II

J.H. Kraay, soc. drs.

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

TABELLEN 1 T/M 145

Tabel 1. Overzicht van het aantal ondervraagden naar optie in de voor- en naperiode in Eindhoven en Rijswijk.
Tabel 2. Redenen van de non-response in Eindhoven en Rijswijk in de voorperiode.
Tabel 3. Weigeringsmotieven in Rijswijk.
Tabel 4. Redenen van de non-response in Eindhoven en Rijswijk na de herinrichting (Bron: Neeskens & Kropman, 1983).
Tabel 5. De inwonersaantallen in Eindhoven in het experimentele, invloeds- en controlegebied in de voor- en naperiode.
Tabel 6. De inwonersaantallen in Rijswijk in het experimentele, invloeds- en controlegebied in de voor- en naperiode.
Tabel 7. Opleidingsniveau in de opties in Eindhoven en Rijswijk vóór en na de herinrichting.
Tabel 8. Percentages autobezit in de opties in Eindhoven en Rijswijk vóór en na de herinrichting.
Tabel 9. Wijze van vervoer naar school of werk in percenten, per optie voor de herinrichting.
Tabel 10. Wijze van vervoer naar school of werk in percenten, per optie na de herinrichting.
Tabel 11. Antwoorden op de stelling: Ik vind het prettig om in de buurt te wandelen, vóór en na de herinrichting.
Tabel 12. Antwoorden op de stelling: Door het drukke verkeer ga ik liever niet lopen, vóór en na de herinrichting.
Tabel 13. Antwoorden op de stelling: Ik vind het te gevaarlijk om te fietsen, vóór en na de herinrichting.
Tabel 14. Verschuivingen in de subjectieve veiligheid in de buurt voor voetgangers, fietsers en automobilisten, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie (panel). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 15. De veiligheid in de buurt voor verkeersdeelnemers, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 16. De toename op grond van de genomen maatregelen van de verkeersveiligheid in de straat en in de buurt voor verschillende verkeersdeelnemers, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 17. Maatregelen en redenen waarom de verkeersveiligheid voor diverse groepen verkeersdeelnemers is verbeterd, per gemeente en per optie (na-onderzoek)[1]. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 18. Maatregelen en redenen waarom de verkeersveiligheid voor diverse groepen verkeersdeelnemers is verslechterd, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 19. Opvattingen van kinderen over het gevaar om op straat te spelen en te fietsen, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie (replicatie). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 20. Effect van de veranderingen voor de veiligheid van kinderen in hun straat. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 21. Percentages volwassenen die in de voorperiode in de eigen buurt bij een ongeval betrokken waren.
Tabel 22. Ondervraagden die in de eigen buurt na de herinrichting een ongeval of een bijna-ongeval hebben gehad, naar optie.
Tabel 23. Vervoerswijze van ondervraagden bij het ongeval in de voorperiode.

Tabel 24. Vervoerswijze van de ander bij het ongeval in de voorperiode.
Tabel 25. De vervoerswijze van de ondervraagden die bij een ongeval of bijna-ongeval waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 26. De vervoerswijze van de anderen die bij een ongeval of bijna-ongeval waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 27. Locaties (vijf of meermaal genoemd) waar de ondervraagden na de herinrichting wel eens een ongeval of een bijna-ongeval hebben gehad.
Tabel 28. Percentages gezinnen waarin een kind bij een ongeval was betrokken in de voorperiode.
Tabel 29. Ouders die zeggen dat hun kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar bij ongevallen en bijna-ongevallen waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 30. Vervoerswijze van het kind bij het ongeval in de voorperiode.
Tabel 31. Vervoerswijze van de ander bij het ongeval in de voorperiode.
Tabel 32. De leeftijden van kinderen die bij ongevallen en bijna-ongevallen waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 33. De vervoerswijze van kinderen die bij een ongeval of bijnaongeval waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 34. De vervoerswijze van de anderen die bij een ongeval of bijna-ongeval met kinderen waren betrokken na de herinrichting.
Tabel 35. Locaties (drie-of meermaal genoemd) door de ouders waar hun kinderen na de herinrichting wel eens een ongeval of bijna-ongeval hebben gehad.
Tabel 36. Percentages volwassenen die bij bijna-ongevallen betrokken waren in de voorperiode.
Tabel 37. Vervoerswijze van de ondervraagde personen bij het bijna-ongeval in de voorperiode.
Tabel 38. Vervoerswijze van de ander bij het bijna-ongeval in de voorperiode.
Tabel 39. Percentages gezinnen waarin een kind bij een bijna-ongeval betrokken was in de voorperiode.
Tabel 40. Vervoerswijze van het kind bij het bijna-ongeval in de voorperiode.
Tabel 41. Vervoerswijze van de ander bij het bijna-ongeval in de voorperiode.
Tabel 42. Aantallen en percentages ondervraagden die in hun woonwijk een gevaarlijke locatie wisten in de voorperiode.
Tabel 43. Vervoerswijzen waarvoor de ondervraagden de locaties gevaarlijk vonden in de voorperiode.
Tabel 44. Het door volwassenen gevaarlijk vinden van kruispunten of weggedeelten in de eigen buurt, na de herinrichting.
Tabel 45. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt als verkeersdeelnemer, na de herinrichting.
Tabel 46. Percentages redenen waarom een locatie voor de ondervraagden gevaarlijk wordt gevonden in de voorperiode (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 47. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 48. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren in de voorperiode.
Tabel 49. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 50. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ondervraagden in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 51. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt naar verkeersdeelnemer na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven.

Tabel 52. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijker vinden na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 53. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 54. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ondervraagden in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 55. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt naar verkeersdeelnemer na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk.
Tabel 56. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 57. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 58. Het door ouders gevaarlijk vinden van kruispunten of weggedeelten voor hun kinderen in de eigen buurt na de herinrichting.
Tabel 59. Percentages redenen waarom een locatie voor een kind gevaarlijk wordt gevonden in de voorperiode.
Tabel 60. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden voor hun kinderen na de herinrichting.
Tabel 61. Genoemde mogelijkheden om voor kinderen de veiligheid op een locatie te verbeteren.
Tabel 62. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren, na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 63. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ouders voor hun kinderen in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 64. De redenen waarom de ouders de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting voor de genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 65. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren na de herinrichting voor de drie meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 66. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ouders voor hun kinderen in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 67. De redenen waarom de ouders de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden voor hun kinderen na de herinrichting voor de vier meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 68. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren na de herinrichting voor de vier meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).
Tabel 69. Volwassenen over de veiligheid van hun straat voor spelende kinderen per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 70. De wijze waarop kinderen in de voorperiode buiten mogen spelen, naar leeftijd.
Tabel 71. De wijze waarop kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar buiten mogen spelen, na de herinrichting.
Tabel 72. De wijze waarop kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar buiten mogen spelen, na de herinrichting.
Tabel 73. Plaatsen waar het kind op de rijbaan mag spelen in de vóór-periode.
Tabel 74. Plaatsen waar kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar op de rijbaan mogen spelen na de herinrichting.

Tabel 75. Plaatsen waar kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar op de rijbaan mogen spelen na de herinrichting.
Tabel 76. Antwoorden in de voorperiode op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de wijk waar het kind niet mag komen vanwege het verkeer?, naar leeftijd.
Tabel 77. Antwoorden op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de buurt waar het kind in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar niet mag komen vanwege het verkeer na de herinrichting.
Tabel 78. Antwoorden op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de buurt waar het kind in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar niet mag komen vanwege het verkeer na de herinrichting.
Tabel 79. Locaties (vijf- of meermaal genoemd) waar ouders vinden dat na de herinrichting hun kinderen beslist niet mogen komen vanwege het drukke verkeer.
Tabel 80. Het wel dan niet alleen naar school gaan van kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar na de herinrichting.
Tabel 81. Het wel dan niet alleen naar school gaan van kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar na de herinrichting.
Tabel 83. De wijze van vervoer indien kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.
Tabel 84. De wijze van vervoer indien kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.
Tabel 85. De redenen voor de wijze van vervoer indien kinderen van 3 t/m 6 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.
Tabel 86. De redenen voor de wijze van vervoer indien kinderen van 7 t/m 12 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.
Tabel 87. De aanwezigheid en de veiligheid van sluiproutes per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 88. Effecten van de maatregelen op het verkeersgedrag van automobilisten, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 89. Het oordeel van de bewoners over het aantal automobilisten dat in hun buurt harder dan 30 km rijdt, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 90. Door de bewoners in hun woonbuurt gewenste maximum snelheid per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 91. Het oordeel van de bewoners over de invloed van de veranderingen op de hoeveelheid parkeerruimte in hun straat, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).
Tabel 92. Het oordeel van de bewoners over de invloed van de veranderingen in de parkeersituatie op de verkeersveiligheid, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens, 1983).
Tabel 93. Het wel dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van kruispunten aan de randen van opties na de herinrichtingsmaatregelen.
Tabel 94. Het wel dan niet veiliger vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van kruispunten aan de randen van opties vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 95. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Ieplaan-Kerklaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 96. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Ieplaan-Kerklaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 97. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Rembrandtkade- W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

Tabel 98. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Rembrandtkade-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 99. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Rembrandtkade-Lindelaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 100. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Rembrandtkade-Lindelaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 101. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt J. Israëlslaan-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 102. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt J. Israëlslaan-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 103. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Biesterweg-Leenderweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 104. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Biesterweg-Leenderweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 105. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Biesterdwarsweg-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 106. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Biesterdwarsweg-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 107. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Anemonenstraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 108. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Anemonenstraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 109. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Narcisstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 110. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Narcisstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 111. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Kortonjolaan-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 112. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Kortonjolaan-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 113. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Primulastraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 114. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Primulastraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Tabel 115. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Ranonkelstraat-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 116. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Ranonkelstraat-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 117. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Kortonjolaan-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 118. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Kortonjolaan-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 119. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Mimosaplein-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 120. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Mimosaplein-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 121. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Heideveldstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 122. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Heideveldstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 123. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Akebiaweg-Heezerweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 124. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Akebiaweg-Heezerweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 125. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 126. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 127. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Hoornbruglaan-Haagweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 128. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Hoornbruglaan-Haagweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 129. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Koninginnelaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 130. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Koninginnelaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 131. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Pr. Hendriklaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).

Tabel 132. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Pr. Hendriklaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 133. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Molenlaan-Nassaukade, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).
Tabel 134. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Molenlaan-Nassaukade, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.
Tabel 135. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen (twee antwoordmogelijkheden) voor drie kruispunten in Eindhoven door bewoners in de omgeving.
Tabel 136. Het al dan niet veilig vinden van drie kruispunten in Eindhoven voor voetgangers, fietsers, bromfietsers en automobilisten na de herinrichting.
Tabel 137. Het al dan niet veilig vinden van drie kruispunten in Eindhoven voor fietsers, bromfietsers en automobilisten na de herinrichting en vergeleken met de vóórsituatie.
Tabel 138. Het op drie kruispunten al dan niet veiliger kunnen oversteken door voetgangers na de invoering van de herinrichtingsmaateregelen volgens de geënquêteerden in Eindhoven.
Tabel 139. Geënquêteerden die zeggen als fietser wel eens op een bepaald kruispunt in Rijswijk te komen.
Tabel 140. Geënquêteerden die zeggen als bromfietser wel eens op een bepaald kruispunt in Rijswijk te komen.
Tabel 141. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregelen.
Tabel 142. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Churchilllaan-Acacialaan voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregel.
Tabel 143. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Acacialaan-Churchilllaan
voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregel.
Tabel 144. Veranderingen in de opvattingen over de verkeersveiligheid als gevolg van de herinrichtingsmaatregelen.

Ondervraagden	Voorperiode	Naperiode
Eindhoven		
optie 1	94	199
optie 2	100	201
optie 3	90	199
verkeersgebied	-	156
Rijswijk		
optie 1	95	198
optie 2	89	200
optie 3	97	201
verkeersgebied	-	157

Tabel 1. Overzicht van het aantal ondervraagden naar optie in de voor- en naperiode in Eindhoven en Rijswijk.

Non-response	Eindhoven		Rijswijk* voor ophoging		na ophoging	
	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%
weigering	392	18	1089	45	1312	39
minstens 3x niet thuis	154	7	322	13	460	13
onbewoond/geen woning	61	3	74	3	99	3
taalproblemen	13	1	-	-	3	0
tot. non-response	620	29	1485	61	1874	55
tot. response	1513	71	938	39	1507	45
tot. steekproef	2133	100	2423	100	3381	100

* De non-response in Rijswijk was zo (onverwacht) hoog dat de Coördinatiecommissie vond dat de response opgehoogd moest worden. Om toch tot de benodigde 1500 enquête te komen werd besloten om het tekort aan te vullen met 570 opnieuw te houden enquêtes. De nadelen hiervan (kosten en kans op gewijzigde response door nieuwe publiciteit) wogen op tegen de nadelen bij een ongewijzigde situatie (kleinere response met een onbetrouwbaar beeld).

Tabel 2. Redenen van de non-response in Eindhoven en Rijswijk in de voorperiode.

Motief	% van alle weigeringen
- wenst absoluut niet mee te werken	22
- absoluut geen tijd	17
- geen interesse	15
- reeds geënquêteerd	12
- ziekte, familieomstandigheden	10
- geen zin	9
- onderzoek is zinloos	7
- vindt zich te oud	3
- tegen enquêtes; privacy	3
- gaat verhuizen	1
- taalproblemen	1
Totaal (n = 1089)	100

Tabel 3. Weigeringsmotieven in Rijswijk.

Redenen	Eindhoven			Rijswijk		
non-response	panel	overigen	totaal	panel	overigen	totaal
geen interesse, weigering	53	59	57	54	48	50
geen tijd	9	5	6	18	10	13
nooit thuis, vakantie	16	14	14	5	13	10
ziek, overleden	7	8	8	14	6	9
spreekt geen Nederlands	-	2	1	-	1	1
verhuisd, op dit adres onbekend	16	12	13	9	22	17
Totaal	58	144	202	87	146	233

Percentage non-response Eindhoven: 21% en Rijswijk: 24%

Tabel 4. Redenen van de non-response in Eindhoven en Rijswijk na de herinrichting. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

Leeftijd	Voorperiode gem. '72/'77	Overgangs-periode	Naperiode 1-1-'82	Verschil voor - na-periode
Optie 1 gebied				
0 t/m 9 j.	471	354	309	- 34%
10 t/m 19 j.	561	539	476	- 15%
20 t/m 64 j.	1854	1929	1739	- 6%
65 j. en ouder	297	302	336	+ 13%
totaal	3183	3124	2860	- 10%
Optie 2 gebied				
0 t/m 9 j.	543	391	341	- 37%
10 t/m 19 j.	574	529	525	- 9%
20 t/m 64 j.	2124	2137	1918	- 9%
65 j. en ouder	283	275	371	+ 31%
totaal	3524	3332	3155	- 10%
Optie 3 gebied				
0 t/m 9 j.	621	493	433	- 30%
10 t/m 19 j.	739	752	666	- 10%
20 t/m 64 j.	2389	2719	2436	+ 2%
65 j. en ouder	391	434	470	+ 17%
totaal	4140	4398	4005	- 3%
Invloedsgebied				
0 t/m 9 j.	1450		1115	- 23%
10 t/m 19 j.	1761		1717	- 2%
20 t/m 64 j.	5688		6274	+ 10%
65 j. en ouder	946		1211	+ 28%
totaal	9845		10317	+ 8%
Controlegebied				
0 t/m 9 j.	21667		15496	- 29%
10 t/m 19 j.	26144		23852	- 9%
20 t/m 64 j.	84425		87168	+ 4%
65 j. en ouder	13977		16828	+ 20%
totaal	146213		143344	- 2%

Tabel 5. De inwonersaantallen in Eindhoven in het experimentele, invloeds- en controlegebied in de voor- en naperiode.

Leeftijd	Voorperiode gem. '72/'77	Overgangs-periode	Naperiode 1-1-'82	Verschil voor - na-periode
Optie 1 gebied				
0 t/m 9 j.	694	491	432	- 38%
10 t/m 19 j.	836	703	640	- 23%
20 t/m 64 j.	2976	2821	2814	- 5%
65 j. en ouder	545	618	683	+ 25%
totaal	5051	4633	4569	- 9%
Optie 2 gebied				
0 t/m 9 j.	784	551	481	- 39%
10 t/m 19 j.	944	790	712	- 24%
20 t/m 64 j.	3362	3168	3134	- 7%
65 j. en ouder	616	695	761	+ 24%
totaal	5706	5204	5088	- 11%
Optie 3 gebied				
0 t/m 9 j.	574	404	358	- 38%
10 t/m 19 j.	691	578	530	- 23%
20 t/m 64 j.	2459	2323	2333	- 5%
65 j. en ouder	450	510	566	+ 26%
totaal	4174	3815	3787	- 9%
Invloedsgebied				
0 t/m 9 j.	430		274	- 36%
10 t/m 19 j.	518		454	- 12%
20 t/m 64 j.	1844		1744	- 5%
65 j. en ouder	338		435	+ 29%
totaal	3130		2907	- 7%
Controlegebied				
0 t/m 9 j.	4182		3044	- 27%
10 t/m 19 j.	5125		5025	- 2%
20 t/m 64 j.	18346		19329	+ 5%
65 j. en ouder	3392		4816	+ 42%
totaal	31045		32214	+ 4%

Tabel 6. De inwonersaantallen in Rijswijk in het experimentele, invloeds- en controlegebied in de voor- en naperiode.

Opleiding voorperiode	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal abs.	perc.
lager onderwijs	68	59	66	35	40	27	277	49
middelbaar onderwijs	17	23	13	37	44	40	164	29
hoger onderwijs	12	17	12	24	12	33	108	19
overige	3	1	9	4	3	0	16	3
totaal	100	100	100	100	100	100	565	100

Opleiding naperiode	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
lager onderwijs	156	125	167	94	133	106	67	87	935
	78,4	62,2	84,0	60,3	67,2	53,0	33,4	55,4	61,8
middelbaar onderwijs	31	48	20	42	39	59	72	42	353
	15,6	23,9	10,1	26,9	19,7	29,5	35,8	26,8	23,4
hoger onderwijs	12	28	12	20	26	35	62	28	223
	6,0	13,9	6,0	12,8	13,1	17,5	30,8	17,8	14,8
totaal	199	201	199	156	198	200	201	157	1511
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 7. Opleidingsniveau in de opties in Eindhoven en Rijswijk voor en na de herinrichting.

Autobezit	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
voorperiode	65	68	61		71	81	78		398
									70,0
naperiode	73,9	80,1	64,3	78,2	79,3	81,5	81,5	78,3	1165
									78,8

Tabel 8. Percentages autobezit in de opties in Eindhoven en Rijswijk vóór en na de herinrichting.

Wijze van vervoer	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal abs.	perc.
auto	61	59	66	67	67	57	230	63
openbaar vervoer	2	2	4	6	3	9	17	5
(brom)fiets	18	36	15	19	18	20	78	21
te voet	14	2	4	5	12	10	28	8
overige	4	2	11	3	0	4	13	4
totaal	100	100	100	100	100	100	366	100

Tabel 9. Wijze van vervoer naar school of werk in percenten, per optie voor de herinrichting.

Wijze van vervoer	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
auto	39	32	26	24	63	43	49	36	312
	48,1	38,1	47,3	40,7	62,4	42,6	46,7	45,6	46,9
openbaar	2	4	5	-	6	12	7	6	42
vervoer	2,5	4,8	9,1	-	5,9	11,9	6,7	7,6	6,3
(brom)fiets	27	38	22	18	26	29	35	22	217
	33,3	45,2	40,0	30,5	25,7	28,7	33,3	27,8	32,6
te voet	4	4	1	4	3	10	8	8	42
	4,9	4,8	1,8	6,8	3,0	9,9	7,6	10,1	6,3
overige	9	6	1	13	3	7	6	7	52
	11,1	7,1	1,8	22,0	3,0	6,9	5,7	8,9	7,8
totaal	81	84	55	59	101	101	105	79	665
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 10. Wijze van vervoer naar school of werk, per optie na de herinrichting.

Prettig wandelen voorperiode	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal abs.	%
mee eens	62	78	67	87	76	87	431	76
eens/oneens	5	5	6	3	16	6	38	7
mee oneens	33	17	28	10	8	7	96	17
totaal	100	100	100	100	100	100	565	100

Prettig wandelen naperiode	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
mee eens	82	125	100	80	170	133	109	82	881
	41,2	62,2	50,2	51,3	85,8	66,5	54,3	52,2	58,3
eens/oneens	34	27	26	29	12	27	35	18	208
	17,1	13,4	13,1	18,6	6,1	13,5	17,4	11,5	13,8
mee oneens	81	43	62	42	14	33	55	54	384
	40,7	21,4	31,1	26,9	7,1	16,5	27,4	34,4	25,4
weet niet, n.v.t.	2	6	11	5	2	7	2	3	38
	1,0	3,0	5,5	3,2	1,0	3,5	1,0	1,9	2,5
totaal	199	201	199	156	198	200	201	157	1511
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 11. Antwoorden op de stelling: Ik vind het prettig om in de buurt te wandelen, vóór en na de herinrichting.

Liever niet lopen voorperiode	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal abs.	%
mee eens	27	23	32	27	12	22	135	24
eens/oneens	6	12	6	4	18	14	57	10
mee oneens	67	65	62	68	70	64	373	66
totaal	100	100	100	100	100	100	565	100

Liever niet lopen naperiode	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
mee eens	18	10	22	29	8	7	32	27	153
	9,0	5,0	11,0	18,6	4,0	3,5	15,9	17,2	10,1
eens/oneens	18	7	11	8	8	6	9	15	82
	9,0	3,5	5,5	5,1	4,0	3,0	4,5	9,6	5,4
mee oneens	163	177	165	119	181	184	154	113	1256
	81,9	88,1	82,9	76,3	91,5	92,0	76,6	72,0	83,1
weet niet, n.v.t.	-	7	1	-	1	3	6	2	20
	-	3,5	0,5	-	0,5	1,5	3,0	1,3	1,3
totaal	199	201	199	156	198	200	201	157	1511
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 12. Antwoorden op de stelling: Door het drukke verkeer ga ik liever niet lopen, vóór en na de herinrichting.

Fietsen gevaarlijk voorperiode	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal abs.	%
mee eens	15	11	19	23	26	29	113	20
eens/oneens	3	6	10	5	17	18	55	10
mee oneens	82	81	70	73	56	53	391	69
weet niet, n.v.t.	-	2	1	1	1	1	6	1
totaal	100	100	100	100	100	100	565	100

Fietsen gevaarlijk naperiode	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
mee eens	60	88	69	57	157	92	59	70	652
	30,1	43,8	34,6	36,5	79,3	46,0	29,4	44,5	43,1
eens/oneens	17	28	23	10	15	32	32	17	174
	8,5	13,9	11,6	6,4	7,6	16,0	15,9	10,8	11,5
mee oneens	121	81	98	86	25	71	106	68	656
	60,8	40,3	49,3	55,1	12,6	35,5	52,7	43,3	43,4
weet niet, n.v.t.	1	4	9	3	1	5	4	2	29
	0,5	2,0	4,5	1,9	0,5	2,5	2,0	1,2	1,9
totaal	199	201	199	156	198	200	201	157	1511
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 13. Antwoorden op de stelling: Ik vind het te gevaarlijk om te fietsen, vóór en na de herinrichting.

	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Eindhoven optie 1	2	3	vkg
voor voetgangers:								
veiliger	22	42	33	39	32	27	27	48
onveiliger	23	7	35	21	17	27	35	19
voor fietsers:								
veiliger	33	50	44	45	44	41	30	37
onveiliger	25	16	24	21	22	23	34	27
voor automobilisten:								
veiliger	27	46	43	35	49	38	41	39
onveiliger	29	15	38	25	24	24	28	23
totaal (100%)*	100	101	102	71	83	98	101	64

* De categorie 'onveranderd' is weggelaten.

Tabel 14. Verschuivingen in de subjectieve veiligheid in de buurt voor voetgangers, fietsers en automobilisten, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie (panel). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie								Eindhoven optie							
	1		2		3		vkg		1		2		3		vkg	
	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n
voor voetgangers:																
(tamelijk) veilig	83	88	73	88	70	63	52	63	71	82	88	87	75	71	63	71
(tamelijk) onveilig	16	11	25	12	31	36	48	36	28	18	12	11	25	28	37	28
voor fietsers:																
(tamelijk) veilig	63	77	56	68	55	71	39	53	63	80	73	80	63	66	59	67
(tamelijk) onveilig	33	21	40	29	44	23	58	41	33	16	24	17	36	26	40	27
voor automobilisten:																
(tamelijk) veilig	76	78	67	83	62	72	60	68	55	76	70	80	58	70	62	64
(tamelijk) onveilig	18	18	26	11	34	25	35	25	37	15	27	15	40	20	34	31
voor bromfietsers (na-onderzoek)*																
(tamelijk) veilig		60		63		53		39		71		65		57		61
(tamelijk) onveilig		27		29		21		45		16		17		25		25
voor spelende kinderen (na-onderzoek)*																
(tamelijk) veilig		44		50		33		15		36		51		38		14
(tamelijk) onveilig		50		48		65		82		60		43		60		79
voor bejaarden (na-onderzoek)*																
(tamelijk) veilig		60		65		35		29		55		63		54		42
(tamelijk) onveilig		37		31		59		69		40		28		42		56
totaal (100%)	201	198	202	200	202	201	164	157	200	197	200	201	199	198	161	156

* deze gegevens zijn alleen beschikbaar voor het na-onderzoek

Tabel 15. De veiligheid in de buurt voor verkeersdeelnemers, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie								Eindhoven optie							
	1		2		3		vkg		1		2		3		vkg	
	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt	straat	buurt
voor kinderen:																
toegenomen	27	32	47	52	32	32	15	38	28	31	41	48	37	36	24	27
afgenomen	18	19	21	16	49	45	42	28	10	16	13	15	20	28	14	15
voor bejaarden:*																
toegenomen	27		41		22		17		23		29		26		31	
afgenomen	14		16		56		40		9		9		19		15	
voor voetgangers:																
toegenomen	28	29	39	50	22	25	15	36	23	29	26	43	23	34	30	48
afgenomen	12	20	11	11	38	44	36	25	9	13	6	9	15	24	13	10
voor fietsers:																
toegenomen	20	27	30	42	26	24	37	37	23	33	18	33	23	33	25	40
afgenomen	17	25	20	19	17	22	25	23	8	12	11	12	19	18	12	13
voor bromfietsers:																
toegenomen	16	17	24	36	17	19	14	20	19	29	17	28	21	27	24	36
afgenomen	17	26	24	21	13	17	37	27	6	12	9	10	17	18	11	13
voor automobilisten:																
toegenomen	23	22	30	37	32	31	26	25	30	33	28	37	35	40	31	35
afgenomen	13	18	19	16	25	27	24	27	8	14	9	10	14	17	24	19
totaal (100%)**	184	183	195	191	196	196	143	146	145	144	182	183	180	180	119	118

* Voor bejaarden waren in dit opzicht geen 'buurt-gegevens' beschikbaar.
** De kategorieën 'geen verschil' is weggelaten.

Tabel 16. De toename op grond van de genomen maatregelen van de verkeersveiligheid in de straat en in de buurt voor verschillende verkeersdeelnemers, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk				Eindhoven			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
drempels		KV			KBVFRA	KBVFRA	KBVFRA	
parkeermaatregelen	KBV					BV	V	
eenrichtingverkeer	KBVFRA	KBVRA			KBVFRA		FR	
lagere snelheid	VFA	VRA	KBVFRA	KA			KBVRA	A
minder (sluip)verkeer		KBVFRA						
stoplichten, tunnels, betere oversteekplaats voetgangers	BV	B		KBVFRA	BV		BV	KBVFRA
aparte, betere fietsstrook	F	F		FR	FR	FR	FR	FR
woonerf			KBVFRA					

1) Per optie worden die verkeersdeelnemers aangeduid waarvan minimaal 15 procent een maatregel noemt. Verklaring voor de letters: K = kinderen, B = bejaarden, V = voetgangers, F = fietsers, R = bromfietsers, A = automobilisten; V = meer dan 50 procent van de betreffende kategorie noemt deze maatregel.

Tabel 17. Maatregelen en redenen waarom de verkeersveiligheid voor diverse groepen verkeersdeelnemers is verbeterd, per gemeente en per optie (na-onderzoek)[1]. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk				Eindhoven			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
versmalling weg/straat	KBVFRA	VFRA		FRA	FRA	BVFRA		KBVFRA
geen, smallere trottoirs	KBV	KBV	KBVFRA	KBV		KBVFR	KVB	KBVFR
parkeermaatregelen					A		K	
drempels					KBVF	KBVFRA	KBVFRA	
drukker (sluip)verkeer		KBV		KBVA			A	
onoverzichtelijker		KBVA	FRA		BVFRA		FA	
rijrichting	FRA	KBVFRA		FA	KBVFRA			
fietspad, fietsers				FR			V	

Tabel 18. Maatregelen en redenen waarom de verkeersveiligheid voor diverse groepen verkeersdeelnemers is verslechterd, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijkswijk optie:								Eindhoven optie:							
	1		2		3		vkg		1		2		3		vkg	
	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n	v	n
spelen:																
niet gevaarlijk	41	50	43	53	32	43	17	35	17	38	46	52	29	61	17	17
wel gevaarlijk	33	26	34	23	54	31	74	54	57	36	28	27	52	21	75	83
totaal (100%)*	39	38	44	47	28	26	23	26	42	39	39	44	42	44	24	29
fietsen:																
niet gevaarlijk	60	79	56	68	39	67	20	43	45	67	72	87	51	68	44	55
wel gevaarlijk	21	5	28	15	21	11	47	36	26	15	9	4	27	11	44	35
totaal (100%)*	43	38	50	47	33	36	30	28	51	39	43	45	45	44	32	29

* Voor de overzichtelijkheid is in deze samengetrokken tabel de kategorie 'gaat wel' weggelaten.

Tabel 19. Opvattingen van kinderen over het gevaar om op straat te spelen en te fietsen, vóór en na de herinrichting, per gemeente en per optie (replicatie). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie				Eindhoven optie			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
niet veiliger	49	39	49	65	57	29	36	61
weet niet	28	20	9	23	11	7	19	8
veiliger	23	41	43	12	32	64	45	31
totaal (100%)	39	46	35	26	37	45	43	26

Tabel 20. Effect van de veranderingen voor de veiligheid van kinderen in hun straat. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal	
	1	2	3	1	2	3	abs.	%
veiligheid A	10	16	20	0	0	0	20*	8
veiligheid A + B	15	2	2	9	8	8	22**	7

* betrokken bij 21 ongevallen; ** betrokken bij 23 ongevallen.

Tabel 21. Percentages volwassenen die in de voorperiode in de eigen buurt bij een ongeval betrokken waren.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	
ongeval	8	7	4	1	5	7	5	7	44
	4,0	3,5	2,0	0,6	2,5	3,5	2,5	4,5	2,9
bijna-ongeval waar-	21	26	18	24	20	16	24	25	174
bij erg geschrokken	10,6	12,9	9,0	15,4	10,1	8,0	11,9	15,9	11,5
geen ongeval, rest	170	168	177	131	173	177	172	125	1293
	85,4	83,6	89,0	83,9	87,4	88,5	85,6	79,6	85,7
totaal	199	201	199	156	198	200	201	157	1511
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 22. Ondervraagden die in de eigen buurt na de herinrichting een ongeval of een bijna-ongeval hebben gehad, naar optie.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	3	7
fiets	9	21
bromfiets	5	11
auto	27	61
anders	0	0

Tabel 23. Vervoerswijze van ondervraagden bij het ongeval in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	0	0
fiets	2	5
bromfiets	3	7
auto	35	80
anders	2	5
geen ander	2	5

Tabel 24. Vervoerswijze van de ander bij het ongeval in de voorperiode.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	
voetganger	4	4	1	6	5	3	5	7	35 16,2
fietser	10	8	9	6	6	10	6	10	65 30,1
bromfietser	1	2	0	1	1	0	0	0	5 2,3
automobilist	14	16	12	12	13	10	18	15	110 50,9
anders	0	1	0	0	0	0	0	0	1 0,5
totaal	29	31	22	25	25	23	29	32	216 100,0

Tabel 25. De vervoerswijze van de ondervraagden die bij een ongeval of bijna-ongeval waren betrokken na de herinrichting.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	13	6,3
fiets	16	7,7
bromfiets	14	6,8
auto	155	74,9
anders	9	4,3
totaal	207	100,0

Tabel 26. De vervoerswijze van de anderen die bij een ongeval of bijna-ongeval waren betrokken na de herinrichting.

Eindhoven	aantal malen genoemd	optie
Leenderweg	10	verkeersgebied
traject Leenderweg	21	verkeersgebied
traject Roostenlaan	11	ontsluitingsweg
In totaal 79 locaties genoemd		

Rijswijk	aantal malen genoemd	optie
Geestbrugweg	5	verkeersgebied
Haagweg	6	verkeersgebied
traject Haagweg	14	verkeersgebied
traject Geestbrugweg	9	verkeersgebied
traject W. Churchilllaan	8	verkeersgebied
traject Rembrandtkade	6	ontsluitingsweg
traject Kerklaan	6	ontsluitingsweg
In totaal 70 locaties genoemd		

Tabel 27. Locaties (vijf of meermaal genoemd) waar de ondervraagden na de herinrichting wel eens een ongeval of een bijna-ongeval hebben gehad.

	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal	
	1	2	3	1	2	3	abs.	%
veiligheid B	7	9	9	11	20	14	35	12

Tabel 28. Percentages gezinnen waarin een kind bij een ongeval was betrokken in de voorperiode.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	
ongeval	1	0	6	0	3	1	1	2	14 2,9
bijna-ongeval waarbij erg geschrokken	6	7	2	5	2	8	10	7	47 9,6
geen ongeval	48	53	51	69	50	69	56	32	428 87,5
totaal	55	60	59	74	55	78	67	41	489 100,0

Tabel 29. Ouders die zeggen dat hun kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar bij ongevallen en bijna-ongevallen waren betrokken na de herinrichting.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	12	40
fiets	16	53
auto	2	7
anders	0	0

Tabel 30. Vervoerswijze van het kind bij het ongeval in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	0	0
fiets	3	9
bromfiets	4	13
auto	22	69
anders	3	9

Tabel 31. Vervoerswijze van de ander bij het ongeval in de voorperiode.

Leeftijd	abs.	%
3 t/m 6 j.	25	41,7
7 t/m 12 j.	24	40,0
13 t/m 15 j.	6	10,0
rest	5	8,3
totaal	60	100,0

Tabel 32. De leeftijden van kinderen die bij ongevallen en bijna-ongevallen waren betrokken na de herinrichting.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	32	53,3
fiets	24	40,0
step/skelter	4	6,7
totaal	60	100,0

Tabel 33. De vervoerswijze van kinderen die bij een ongeval of bijna-ongeval waren betrokken na de herinrichting.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	4	6,8
fiets	7	11,9
bromfiets	7	11,9
auto	39	66,1
rest	2	3,4
totaal	59	100,0

Tabel 34. De vervoerswijze van de anderen die bij een ongeval of bijna-ongeval met kinderen waren betrokken na de herinrichting.

Eindhoven	aantal malen genoemd	optie
St. Gerardusplein	4	optie 2
Heezerweg	3	verkeersgebied
traject Leenderweg	4	verkeersgebied
In totaal 20 locaties genoemd		

Rijswijk	aantal malen genoemd	optie
Acacialaan	3	verkeersgebied
traject Leeuwendaallaan	3	optie 3
In totaal 30 locaties genoemd		

Tabel 35. Locaties (drie- of meermaal genoemd) door de ouders waar hun kinderen na de herinrichting wel eens een ongeval of bijna-ongeval hebben gehad.

	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal	
	1	2	3	1	2	3	abs.	%
veiligheid A	20	2	11	14	8	7	27	10
veiligheid A + B	17	20	9	20	14	10	45	15

Tabel 36. Percentages volwassenen die bij bijna-ongevallen betrokken waren in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	24	33
fiets	26	36
bromfiets	2	3
auto	17	24
anders	3	4

Tabel 37. Vervoerswijze van de ondervraagde personen bij het bijna-ongeval in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	2	3
fiets	2	3
bromfiets	4	6
auto	60	83
anders	4	6

Tabel 38. Vervoerswijze van de ander bij het bijna-ongeval in de voorperiode.

	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal	
	1	2	3	1	2	3	abs.	%
veiligheid B	11	16	9	13	16	14	40	13

Tabel 39. Percentages gezinnen waarin een kind bij een bijna-ongeval betrokken was in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	25	54
fiets	21	46
auto	0	0
anders	0	0

Tabel 40. Vervoerswijze van het kind bij het bijna-ongeval in de voorperiode.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	0	0
fiets	1	2
bromfiets	3	7
auto	38	83
anders	2	4
geen ander	2	4

Tabel 41. Vervoerswijze van de ander bij het bijna-ongeval in de voorperiode.

Gevaarlijke locaties?	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal
	1	2	3	1	2	3	
absoluut	68	67	47	63	44	55	344
percentage	73	67	52	66	49	57	61

Tabel 42. Aantallen en percentages ondervraagden die in hun woonwijk een gevaarlijke locatie wisten in de voorperiode.

Gevaarlijke locaties?	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal
	1	2	3	1	2	3	
langzaam verkeer	51	24	50	51	49	48	44
automobilist	11	12	9	19	12	16	13
maakt niet uit	38	64	41	31	39	36	42

Tabel 43. Vervoerswijzen waarvoor de ondervraagden de locaties gevaarlijk vonden in de voorperiode.

Kruispunten of weggedeelten gevaarlijk?	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	
ja	85	112	102	83	134	100	100	89	805
	42,9	56,6	51,3	53,2	68,0	51,0	50,5	56,7	53,7
neen	111	85	95	72	62	94	97	66	682
	56,1	42,9	47,7	46,2	31,5	48,0	49,0	42,0	45,5
weet niet, rest	2	1	2	1	1	2	1	2	12
	1,0	0,5	1,0	0,6	0,5	1,0	0,5	1,3	0,8
totaal	198	198	199	156	197	196	198	157	1499
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 44. Het door volwassenen gevaarlijk vinden van kruispunten of weggedeelten in de eigen buurt, na de herinrichting.

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	138	16,9
fiets	58	7,1
auto	112	13,7
weet niet, rest	509	62,3
totaal	817	100,0

Tabel 45. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt als verkeersdeelnemer, na de herinrichting.

Redenen	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal
	1	2	3	1	2	3	
tamelijk druk verkeer	53	24	47	44	32	47	41
onoverzichtelijk kruispunt	32	40	32	32	43	31	35
geen goede oversteekmogelijkheid	35	33	30	24	34	22	30
verkeer rijdt te hard	24	10	15	10	23	29	18
onoverzichtelijke bocht	21	8	15	16	18	20	16
geparkeerde auto's	18	27	13	8	18	5	16

Tabel 46. Percentages redenen waarom een locatie voor de ondervraagden gevaarlijk wordt gevonden in de voorperiode (meerdere antwoordmogelijkheden).

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	340	22,5
onoverzichtelijk kruispunt	359	23,8
geen goede oversteekmogelijkheid	222	14,7
verkeer rijdt te hard	288	19,1
onoverzichtelijke bocht	171	11,3
geparkeerde auto's	130	8,5
weet niet, rest	3	0,1
totaal	1513	100,0

Tabel 47. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).

Maatregelen	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal
	1	2	3	1	2	3	
verkeerslichten voor rijbaan	15	30	38	11	9	6	18
verbetering onoverzichtelijke situatie	24	10	15	10	23	29	18
aanleg voetgangerslicht	16	22	19	25	11	9	18
snelheidsbeperking	22	8	19	13	11	13	14
meer verkeersopvoeding automobilist	18	12	21	16	2	9	13
instelling verkeersdrempels	18	10	4	3	7	26	12
instelling parkeerverbod	13	12	11	2	7	20	11
aanleg zebra	13	15	13	0	11	4	9
instelling éénrichtingsverkeer	22	0	4	5	11	6	8
weren doorgaand verkeer	13	3	4	6	5	15	8
instelling woonerf	13	5	2	0	7	16	7
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	3	2	0	2	21	16	6
aanleg fietspad	6	5	9	5	7	4	6

Tabel 48. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren in de voorperiode.

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	103	8,6
verbetering onoverzichtelijke situatie	288	23,8
aanleg voetgangerslicht	106	8,8
snelheidsbeperking	187	15,5
meer verkeersopvoeding automobilist	108	8,9
instelling verkeersdrempels	43	3,5
instelling parkeerverbod	55	4,5
aanleg zebra	69	5,6
instelling éénrichtingsverkeer	42	3,5
doorgaand verkeer weren	59	4,8
instelling woonerf	11	0,9
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	26	2,1
aanleg fietspad	20	1,6
weet niet, rest	96	7,9
totaal	1213	100,0

Tabel 49. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).

Eindhoven gevaarlijk kruispunt of weggedeelte	aantal malen genoemd	optie
St. Gerardusplein	35	optie 2
Heezerweg-Akebiaweg	23	verkeersgebied
Korianderstraat	21	ontsluitingsweg
Heezerweg-Korianderstraat	21	verkeersgebied
Leenderweg	30	verkeersgebied
Leenderweg-Biesterweg	16	verkeersgebied
Leenderweg-Heistraat	16	verkeersgebied
Leostraat-Leenderweg	16	verkeersgebied

174 locaties zijn er in totaal genoemd
77 locaties zijn meer dan eenmaal genoemd
8 locaties zijn meer dan vijftienmaal genoemd

Tabel 50. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ondervraagden in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	24	13,6
fiets	14	8,0
auto	15	8,5
weet niet, rest	123	69,9
totaal	176	100,0

Tabel 51. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt naar verkeersdeelnemer na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven.

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	70	21,2
onoverzichtelijk kruispunt	69	20,9
geen goede oversteekmogelijkheid	50	15,2
verkeer rijdt te hard	62	18,8
onoverzichtelijke bocht	30	9,1
geparkeerde auto's	39	11,8
weet niet, rest	10	3,0
totaal	330	100,0

Tabel 52. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijker vinden na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	36	12,9
verbetering onoverzichtelijke situaties	63	22,2
aanleg voetgangerslicht	19	6,7
snelheidsbeperking	31	11,0
meer verkeersopvoeding automobilist	30	10,5
instelling verkeersdrempels	8	2,8
instelling parkeerverbod	21	7,4
aanleg zebra	21	7,4
instelling éénrichtingsverkeer	8	2,8
doorgaand verkeer weren	8	2,8
instelling woonerf	2	0,7
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	6	2,1
aanleg fietspad	7	2,5
weet niet, rest	22	7,9
totaal	282	100,0

Tabel 53. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Rijswijk, gevaarlijke kruispunten of weggedeelten	aantal malen genoemd	optie
Geestbrugweg	15	verkeersgebied
Kerklaan-W. Churchilllaan	24	verkeersgebied
Lindelaan-Kerklaan	37	verkeersgebied
C. van Necklaan-Da Costalaan	18	optie 2
Regentesselaan-Leeuwendaallaan	20	optie 3
Ruysdaelplein	21	ontsluitingsweg
Steenlaan	15	ontsluitingsweg
Thierenskade-W. Churchilllaan	17	verkeersgebied

205 locaties zijn er in totaal genoemd
97 locaties zijn meer dan eenmaal genoemd
8 locaties zijn vijftienmaal of meer genoemd

Tabel 54. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ondervraagden in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).

Vervoerswijze	abs.	%
te voet	34	20,4
fiets	10	6,0
auto	17	10,2
weet niet, rest	106	63,5
totaal	167	100,0

Tabel 55. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen buurt naar verkeersdeelnemer na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk.

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	70	23,1
onoverzichtelijk kruispunt	76	25,1
geen goede oversteekmogelijkheid	41	13,5
verkeer rijdt te hard	65	21,5
onoverzichtelijke bocht	31	10,2
geparkeerde auto's	12	4,0
weet niet, rest	8	2,6
totaal	303	100,0

Tabel 56. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	30	11,7
verbetering onoverzichtelijke situaties	67	26,1
aanleg voetgangerslicht	45	17,5
snelheidsbeperking	27	10,5
meer verkeersopvoeding automobilist	36	14,0
instelling verkeersdrempels	5	1,9
instelling parkeerverbod	4	1,6
aanleg zebra	5	1,9
instelling éénrichtingsverkeer	2	0,8
doorgaand verkeer weren	15	5,8
instelling woonerf	0	0
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	5	1,9
aanleg fietspad	4	1,6
weet niet, rest	12	4,7
totaal	257	100,0

Tabel 57. Maatregelen die worden genoemd door de buurtbewoners om de gevaarlijke locaties te verbeteren na de herinrichting voor de acht meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).

Kruispunten gevaarlijk?	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
ja	42	38	41	28	42	39	38	34	302
	76,4	66,7	71,9	75,7	82,4	54,9	61,3	87,2	70,4
neen	12	18	13	9	7	31	22	4	116
	21,8	31,6	22,8	24,3	13,7	43,7	35,5	10,3	27,0
weet niet, rest	1	1	3	0	2	1	2	1	11
	1,8	1,8	5,3	0	4,0	1,4	3,2	2,6	2,5
totaal	55	57	57	37	51	71	62	39	429
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 58. Het door ouders gevaarlijk vinden van kruispunten of weggedeelten voor hun kinderen in de eigen buurt na de herinrichting.

Redenen	Eindhoven optie 1	2	3	Rijswijk optie 1	2	3	Totaal
geen voetpad	4	13	0	0	0	3	4
geen fietspad	4	7	5	12	12	7	8
tamelijk druk verkeer	64	48	52	42	62	40	53
geen goede oversteekmogelijkheid	25	36	33	8	38	20	27
geen geschikt speelterrein	7	7	5	4	12	23	10
geparkeerde auto's	14	19	19	8	21	13	16
onoverzichtelijke bocht	7	7	5	4	9	27	10
onoverzichtelijk kruispunt	11	23	19	28	27	43	25

Tabel 59. Percentages redenen waarom een locatie voor een kind gevaarlijk wordt gevonden in de voorperiode.

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	158	26,4
onoverzichtelijk kruispunt	97	16,2
geen goede oversteekmogelijkheid	90	15,0
verkeer rijdt te hard	151	25,2
onoverzichtelijke bocht	46	7,7
geparkeerde auto's	35	5,8
weet niet, rest	22	3,7
totaal	599	100,0

Tabel 60. De redenen waarom de ondervraagden de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden voor hun kinderen na de herinrichting.

Maatregelen	Eindhoven optie			Rijswijk optie			Totaal
	1	2	3	1	2	3	
verkeerslichten voor rijbaan	14	10	33	20	6	7	14
verbetering onoverzichtelijke situatie	4	10	5	12	12	10	9
aanleg voetgangerslichten	14	23	24	28	9	7	17
snelheidsbeperking	14	26	10	28	21	20	19
verkeersopvoeding automobilist	0	13	5	25	27	20	15
verkeersopvoeding kinderen	4	10	5	8	6	7	7
aanleg verkeersdrempels	14	16	5	8	18	33	17
instelling parkeerverbod	3	7	10	8	9	13	8
aanleg zebra	7	23	5	4	9	7	10
instelling éénrichtingsverkeer	7	0	0	0	3	10	4
doorgaand verkeer weren	11	0	10	8	18	27	12
instelling woonerf	18	3	5	12	12	20	12
aanleg voetgangersbrug of -tunnel	0	0	5	4	18	23	9
aanleg fietspad	0	3	10	12	6	0	5
aanleg speelgelegenheid	14	7	5	0	9	10	8
instelling verkeersbrigade	4	10	10	0	6	3	5
veiligheid rondom school verbeteren	4	3	10	0	15	3	6

Tabel 61. Genoemde mogelijkheden om voor kinderen de veiligheid op een locatie te verbeteren.

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	37	7,1
verbetering onoverzichtelijke situaties	81	15,5
aanleg voetgangerslicht	57	10,9
snelheidsbeperking	90	17,2
meer verkeersopvoeding automobilist	71	13,6
instelling verkeersdrempels	30	5,7
instelling parkeerverbod	13	2,5
aanleg zebra	37	7,1
instelling éénrichtingsverkeer	19	3,6
doorgaand verkeer weren	29	5,5
instelling woonerf	7	1,3
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	11	2,1
aanleg fietspad	6	1,2
weet niet, rest	35	6,7
totaal	523	100,0

Tabel 62. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren, na de herinrichting (meerdere antwoordmogelijkheden).

Eindhoven, gevaarlijk kruispunt of weggedeelten	aantal malen genoemd	optie
St. Gerardusplein	11	optie 2
Leenderweg	17	verkeersgebied
Roostenlaan	11	ontsluitingsweg

99 locaties zijn er in totaal genoemd
42 locaties zijn meer dan eenmaal genoemd
3 locaties zijn meer dan tienmaal genoemd

Tabel 63. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ouders voor hun kinderen in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	23	28,8
onoverzichtelijk kruispunt	9	11,3
geen goede oversteekmogelijkheid	13	16,3
verkeer rijdt te hard	24	30,0
onoverzichtelijke bocht	4	5,0
geparkeerde auto's	5	6,3
weet niet, rest	2	2,5
totaal	80	100,0

Tabel 64. De redenen waarom de ouders de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden na de herinrichting voor de genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	2	2,9
verbetering onoverzichtelijke situaties	7	10,0
aanleg voetgangerslicht	9	12,9
snelheidsbeperking	16	22,9
meer verkeersopvoeding automobilist	8	11,4
instelling verkeersdrempels	3	4,3
instelling parkeerverbod	3	4,3
aanleg zebra	6	8,6
instelling éénrichtingsverkeer	2	2,9
doorgaand verkeer weren	8	11,4
instelling woonerf	1	1,4
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	2	2,9
aanleg fietspad	0	0
weet niet, rest	3	4,3
totaal	70	100,0

Tabel 65. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren na de herinrichting voor de drie meest genoemde locaties in Eindhoven (meerdere antwoordmogelijkheden).

Rijswijk, gevaarlijk kruispunt of weggedeelte	aantal malen genoemd	optie
J. Israëlslaan-W. Churchilllaan	12	verkeersgebied
Lindelaan	14	verkeersgebied
Lindelaan-Kerklaan	13	verkeersgebied
Populierenlaan-W. Churchilllaan	12	verkeersgebied

120 locaties zijn er in totaal genoemd
42 locaties zijn meer dan eenmaal genoemd
4 locaties zijn meer dan tienmaal genoemd

Tabel 66. Het noemen van gevaarlijke kruispunten of weggedeelten door de ouders voor hun kinderen in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).

Redenen	abs.	%
tamelijk druk verkeer	37	33,7
onoverzichtelijk kruispunt	15	13,6
geen goede oversteekmogelijkheid	13	11,8
verkeer rijdt te hard	36	32,7
onoverzichtelijke bocht	5	4,6
geparkeerde auto's	4	3,6
weet niet, rest	-	-
totaal	110	100,0

Tabel 67. De redenen waarom de ouders de locaties in de eigen buurt gevaarlijk vinden voor hun kinderen na de herinrichting voor de vier meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere mogelijkheden).

Maatregelen	abs.	%
verkeerslichten voor rijbaan	13	13,7
verbetering onoverzichtelijke situaties	7	7,4
aanleg voetgangerslicht	16	16,7
snelheidsbeperking	21	22,1
meer verkeersopvoeding automobilist	15	15,8
instelling verkeersdrempels	1	1,1
instelling parkeerverbod	1	1,1
aanleg zebra	2	2,1
instelling éénrichtingsverkeer	2	2,1
doorgaand verkeer weren	10	10,5
instelling woonerf	-	-
aanleg voetgangersbrug/-tunnel	3	3,2
aanleg fietspad	4	4,2
weet niet, rest	-	-
totaal	95	100,0

Tabel 68. Maatregelen die worden genoemd door de ouders om de gevaarlijke locaties voor hun kinderen te verbeteren na de herinrichting voor de vier meest genoemde locaties in Rijswijk (meerdere antwoordmogelijkheden).

	Eindhoven optie				Rijswijk optie			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
veilig	14	32	23	5	29	29	14	2
gaat	25	30	29	4	31	32	26	5
niet veilig	61	38	49	91	40	39	60	93
totaal%	100	100	100	100	100	100	100	100
aantal	199	200	199	156	198	200	201	155

Tabel 69. Volwassenen over de veiligheid van hun straat voor spelende kinderen per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

Leeftijd	Wijze van buitenspelen		
	alleen	onder toezicht	anders
3 t/m 6 j.	70%	27%	3%
7 t/m 12 j.	97%	2%	2%
13 t/m 16 j.	91%	0%	9%

Tabel 70. De wijze waarop kinderen in de voorperiode buiten mogen spelen, naar leeftijd.

Wijze van buitenspelen	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
alleen	12	28	12	3	18	18	24	5	120
	52,2	82,4	60,0	25,0	81,8	66,7	63,2	27,8	61,9
onder toezicht	10	5	4	4	2	8	12	13	58
	43,5	14,7	20,0	33,3	9,1	30,0	31,6	72,2	30,0
geen vaste regel,	1	1	4	5	2	1	2	0	16
rest	4,3	2,9	20,0	41,7	9,1	3,3	5,2	0	8,1
totaal	23	34	20	12	22	27	38	18	194
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 71. De wijze waarop kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar mogen buiten spelen, na de herinrichting.

Wijze van buitenspelen	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal
alleen	47	43	32	22	31	50	47	26	298
	97,9	100,0	91,4	95,7	100,0	100,0	95,9	92,9	97,1
onder toezicht	1	0	0	0	0	0	2	1	4
geen vaste regel, rest	0	0	3	1	0	0	0	1	5
totaal	48	43	35	23	31	50	49	28	307
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 72. De wijze waarop kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar mogen buiten spelen, na de herinrichting.

Leeftijd	Plaatsen waar het kind op de rijbaan mag spelen overal	sommige plaatsen	nergens	ligt aan toezicht	ande
3 t/m 6 j.	4%	12%	80%	3%	2%
7 t/m 12 j.	11%	17%	65%	1%	6%
13 t/m 16 j.	26%	10%	56%	0%	8%

Tabel 73. Plaatsen waar het kind op de rijbaan mag spelen in de vóórperiode.

Plaatsen van buitenspelen op de rijbaan	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal abs.	%
overal op rijbaan	1	1	2	0	0	0	9	0	13	6,
sommige plaatsen	2	9	6	0	2	4	12	0	35	18,
nergens	19	23	9	11	20	21	12	18	133	68,
ligt aan toezicht	1	0	2	0	0	0	2	0	5	2,
geen vaste regel, rest	0	1	1	1	0	2	3	0	8	4,
totaal	23	34	20	12	22	27	38	18	194	100,

Tabel 74. Plaatsen waar kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar op de rijbaan mogen spelen na de herinrichting.

Plaatsen van buitenspelen op de rijbaan	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal abs.	%
overal op rijbaan	4	13	9	0	1	7	31	0	65	21,2
sommige plaatsen	5	8	10	0	8	14	11	4	60	19,5
nergens	37	19	11	23	20	26	4	22	162	52,8
ligt aan toezicht	2	1	0	0	0	0	0	0	3	1,0
geen vaste regel, rest	0	2	5	0	2	3	3	2	17	5,5
totaal	48	43	35	23	31	50	49	28	307	100,0

Tabel 75. Plaatsen waar kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar op de rijbaan mogen spelen na de herinrichting.

Leeftijd	ja	nee
3 t/m 6 j.	68%	32%
7 t/m 12 j.	42%	58%
13 t/m 16 j.	23%	77%

Tabel 76. Antwoorden in de voorperiode op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de wijk waar het kind niet mag komen vanwege het verkeer?, naar leeftijd.

	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal abs.	%
ja	19	29	16	9	20	20	28	16	157	80,
neen	4	4	2	2	2	7	9	2	32	16,
rest	0	1	2	1	0	0	1	0	5	2,
totaal	23	34	20	12	22	27	38	18	194	100,

Tabel 77. Antwoorden op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de buurt waar het kind in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar niet mag komen vanwege het verkeer na de herinrichting.

	Eindhoven optie 1	2	3	vkg	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Totaal abs.	%
ja	27	20	18	12	16	14	18	16	141	45,
neen	20	23	16	11	15	36	30	12	163	53,
rest	1	0	1	0	0	0	1	0	3	1,
totaal	48	43	35	23	31	50	49	28	307	100,

Tabel 78. Antwoorden op de vraag: Zijn er bepaalde plaatsen in de buurt waar het kind in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar niet mag komen vanwege het verkeer na de herinrichting.

Eindhoven	aantal malen genoemd	optie
Aalsterweg	15	verkeersgebied
Floralaan Oost	12	verkeersgebied
St. Gerardusplein	13	optie 2
Heezerweg	18	verkeersgebied
Leenderweg	28	verkeersgebied
Roostenlaan	21	ontsluitingsweg
Leostraat	11	verkeersgebied

In totaal 24 locaties genoemd

Rijswijk	aantal malen genoemd	optie
W. Churchilllaan	12	verkeersgebied
Geestbrugweg	8	verkeersgebied
Haagweg	25	verkeersgebied
Lindelaan	14	verkeersgebied
Rembrandtkade	8	ontsluitingsweg

In totaal 27 locaties genoemd

Tabel 79. Locaties (vijf- of meermaal genoemd) waar ouders vinden dat na de herinrichting hun kinderen beslist niet mogen komen vanwege het drukke verkeer.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
alleen	5	4	2	2	2	3	1	1	20	10,
brengen	15	26	14	10	18	23	37	17	160	82,
rest	3	4	4	0	2	1	0	0	14	7,
totaal	23	34	20	12	22	27	38	18	194	100,

Tabel 80. Het wel dan niet alleen naar school gaan van kinderen in de leeftijd va
3 t/m 6 jaar na de herinrichting.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
alleen	36	33	27	20	24	47	30	26	243	79,
brengen	10	9	4	3	7	2	19	2	56	18,
rest	2	1	4	0	0	1	0	0	8	2,
totaal	48	43	35	23	31	50	49	28	307	100,

Tabel 81. Het wel dan niet alleen naar school gaan van kinderen in de leeftijd va
7 t/m 12 jaar na de herinrichting.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
te voet	6	10	6	2	13	11	16	5	69	42,1
te fiets	2	6	1	2	4	9	10	3	37	22,6
voet en fiets	0	7	3	1	1	0	1	2	15	9,1
voet, fiets, auto	0	2	3	1	0	0	2	5	13	7,9
per auto	3	1	1	4	0	3	5	1	18	10,9
weet niet, rest	3	2	2	0	1	0	3	1	12	7,4
totaal	14	28	16	10	19	23	37	17	164	100,0

Tabel 83. De wijze van vervoer indien kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
te voet	3	3	3	2	3	1	5	1	21	30,0
te fiets	4	2	0	0	3	1	2	1	13	18,6
voet en fiets	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
voet, fiets, auto	1	0	0	0	1	0	2	0	4	5,7
per auto	3	5	2	1	2	0	11	1	25	35,7
weet niet, rest	1	0	1	3	0	0	1	0	6	8,6
totaal	13	10	6	6	9	2	21	3	70	100,0

Tabel 84. De wijze van vervoer indien kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
juist omdat route niet veilig is	4	9	8	9	8	13	13	8	72	44,
mede omdat route niet veilig is	3	11	4	0	8	2	15	7	50	31,
niet omdat route onveilig is	5	7	2	1	3	8	7	1	34	21,
rest, n.v.t.	1	0	1	0	0	0	2	1	5	3,
totaal	13	27	15	10	19	23	37	17	161	100,

Tabel 85. De redenen voor de wijze van vervoer indien kinderen van 3 t/m 6 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.

	Eindhoven optie				Rijswijk optie				Totaal	
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg	abs.	%
juist omdat route niet veilig is	6	2	3	2	3	1	12	1	30	47,
mede omdat route niet veilig is	2	1	0	1	2	0	5	0	11	17,
niet omdat route onveilig is	3	6	1	0	3	1	3	1	18	28,
rest, n.v.t.	0	0	1	3	0	0	0	0	4	6,
totaal	11	9	5	6	8	2	20	2	63	100,

Tabel 86. De redenen voor de wijze van vervoer indien kinderen van 7 t/m 12 jaar naar school worden gebracht na de herinrichting.

Aanwezigheid sluiproutes	Rijswijk optie 1	2	3	Eindhoven optie 1	2	3
nee, helemaal niet	33	32	5	36	53	46
weet niet	7	8	5	23	18	16
ja, wat sluipverkeer	35	37	25	26	23	21
ja, veel sluipverkeer	25	22	65	15	7	16
totaal (=100%)	156	174	174	138	148	160
Sluipverkeer verdwenen?						
is er nog	22	13	6	38	47	16
weet niet	2	5	2	3	2	0
ten dele verdwenen	35	39	60	45	24	38
ja, verdwenen	41	43	32	14	27	46
totaal (=100%)	95	106	159	58	45	63
Daardoor veiliger?						
nee	14	15	18	12	9	12
ten dele	37	28	29	47	27	24
ja, duidelijk	47	55	46	38	59	58
weet niet	1	2	6	3	5	6
totaal (=100%)	72	89	147	34	22	50

Tabel 87. De aanwezigheid en de veiligheid van sluiproutes per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Eindhoven optie 1	2	3	vkg
rekening houden met voetgangers:								
meer dan voorheen	15	20	51	14	14	23	31	14
minder dan voorheen	7	5	13	10	7	5	5	8
rekening houden met fietsers:								
meer dan voorheen	17	21	43	21	12	22	28	13
minder dan voorheen	9	8	13	16	5	4	6	8
snelheid van automobilisten:								
langzamer	45	59	78	40	26	64	62	47
niet langzamer	54	40	22	56	72	33	32	49
totaal (100%)*	185	194	198	146	147	186	186	120

* Voor de overzichtelijkheid zijn in deze samengestelde tabel de categorieën 'onveranderd' en 'weet niet' (rond de 6 procent) weggelaten.

Tabel 88. Effecten van de maatregelen op het verkeersgedrag van automobilisten, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

harder dan 30 km	Rijswijk optie 1	2	3	vkg	Eindhoven optie 1	2	3	vkg
door velen	68	50	37	62	66	47	43	72
niet door velen	20	30	30	14	12	23	23	11
door weinigen	10	16	31	15	19	25	30	10
weet niet	2	4	2	9	3	5	4	7
totaal (100%)	185	194	199	146	147	186	186	120

Tabel 89. Het oordeel van de bewoners over het aantal automobilisten dat in hun buurt harder dan 30 km rijdt, per gemeente en per optie (na-onderzoek). (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie				Eindhoven optie			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
max. 20 km/u	10	13	65	17	14	7	23	1
21-30 km/u	55	58	34	43	59	61	60	45
31-50 km/u	35	29	1	40	27	32	17	54
totaal (=100%)	185	191	193	136	145	177	182	114
max. 30 km/u	65	71	99	60	73	68	83	46

Tabel 90. Door de bewoners in hun woonbuurt gewenste maximum snelheid per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

	Rijswijk optie				Eindhoven optie			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
minder parkeerruimte	37	16	22	25	5	17	18	37
meer parkeerruimte	31	53	21	25	18	46	51	25
niet meer of minder, wel andere opstelling	12	24	44	28	21	22	21	15
niets veranderd	19	7	10	20	55	11	7	22
weet niet	2	1	3	3	1	3	2	2
totaal (100%)	166	175	156	130	140	151	163	109

Tabel 91. Het oordeel van de bewoners over de invloed van de veranderingen op de hoeveelheid parkeerruimte in hun straat, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens & Kropman, 1984).

Ten gevolge van andere parkeersituatie is de veiligheid.....	Rijswijk optie				Eindhoven optie			
	1	2	3	vkg	1	2	3	vkg
toegenomen	28	40	28	18	43	44	43	28
afgenomen	15	17	36	21	10	9	12	28
hetzelfde gebleven	56	43	33	56	40	47	42	37
weet niet	1	1	3	4	7	1	3	6
totaal (100%)	151	179	185	117	70	163	173	92

Tabel 92. Het oordeel van de bewoners over de invloed van de veranderingen in de parkeersituatie op de verkeersveiligheid, per gemeente en per optie. (Bron: Neeskens, 1983).

	Optie 1 Rijswijk abs.	%	Optie 1 Eindhoven abs.	%	Optie 2 Eindhoven abs.	%	Optie 2 Eindhoven abs.	%	Optie 3 Rijswijk abs.	%	Totaal abs.	%
voetganger:												
veilig	121	64,4	157	61,8	173	61,1	119	60,1	236	54,4	806	59,4
onveilig	44	23,4	64	25,2	88	31,1	64	32,3	137	31,6	397	29,3
overige*	23	12,2	33	13,0	22	7,8	15	7,6	61	14,0	154	11,3
totaal	188	100,0	254	100,0	283	100,0	198	100,0	434	100,0	1357	100,0
fietser:												
veilig	92	49,5	131	51,4	151	53,4	94	47,7	154	35,6	622	46,0
onveilig	45	24,2	84	32,9	84	29,9	68	34,5	153	35,4	434	32,1
overige*	49	26,3	40	15,7	47	16,7	35	17,8	125	29,0	296	21,9
totaal	186	100,0	255	100,0	282	100,0	197	100,0	432	100,0	1352	100,0
bromfietser:												
veilig	28	15,1	75	30,1	56	19,9	31	16,0	37	8,5	227	16,9
onveilig	22	11,8	52	21,1	35	12,4	24	12,4	50	11,5	183	13,6
overige*	136	73,1	119	48,4	191	67,7	139	71,6	346	80,0	931	69,5
totaal	186	100,0	246	100,0	282	100,0	194	100,0	433	100,0	1341	100,0
automobilist:												
veilig	91	48,7	110	43,4	123	43,9	62	31,6	183	42,1	569	42,1
onveilig	47	25,1	82	32,4	84	30,0	65	33,2	139	32,0	417	30,9
overige*	49	26,2	61	24,2	73	26,1	69	35,2	113	25,9	365	27,0
totaal	187	100,0	253	100,0	280	100,0	196	100,0	435	100,0	1351	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 93. Het wel dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van kruispunten aan de randen van opties na de herinrichtingsmaatregelen.

	Optie 1 Rijswijk abs.	%	Optie 1 Eindhoven abs.	%	Optie 2 Eindhoven abs.	%	Optie 2 Eindhoven abs.	%	Optie 3 Rijswijk abs.	%	Totaal abs.	%
fietser:												
veiliger	60	32,8	115	45,5	71	25,4	64	32,5	110	25,7	420	31,1
onveiliger	73	39,9	104	41,1	133	47,5	99	50,3	167	39,0	576	43,0
overige*	50	27,3	34	13,4	76	27,1	34	17,2	151	35,3	345	25,9
totaal	183	100,0	253	100,0	280	100,0	197	100,0	428	100,0	1341	100,0
bromfietser:												
veiliger	22	12,0	68	27,8	24	8,5	23	11,9	27	6,3	164	12,3
onveiliger	31	16,9	68	27,8	65	23,1	33	17,0	59	13,9	256	19,2
overige*	130	71,1	109	44,4	192	68,4	138	71,1	345	79,8	914	68,5
totaal	183	100,0	245	100,0	281	100,0	194	100,0	431	100,0	1334	100,0
automobilist:												
veiliger	46	24,9	81	32,1	53	18,9	41	21,1	115	26,7	336	25,1
onveiliger	80	43,2	111	44,0	130	46,4	83	42,8	188	43,7	592	44,1
overige*	59	31,9	60	23,9	97	34,7	70	36,1	127	29,6	413	30,8
totaal	185	100,0	252	100,0	280	100,0	194	100,0	430	100,0	1341	100,0
als voetganger veiliger oversteken:												
veiliger	68	36,6	134	53,6	96	34,2	94	48,0	161	37,1	553	41,1
onveiliger	90	48,4	84	33,6	136	48,4	87	44,4	200	46,1	597	44,3
overige*	28	15,0	32	12,8	49	17,4	15	7,6	73	16,8	197	14,6
totaal	186	100,0	250	100,0	281	100,0	196	100,0	434	100,0	1347	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 94. Het wel dan niet veiliger vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van kruispunten aan de randen van opties vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	1	-
éénrichtingsverkeer	7	-
verkeersdrempels	9	-
oversteekplaats	4	-
fietspad veranderd	3	-
parkeerhavens aangelegd	-	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	-
veanderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	9	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	1 (1,2%)	
woonerf	10	+
voorrangssituatie gewijzigd	-	+
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (51,3%)	40	
totaal	85	

Tabel 95. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Ieplaan-Kerklaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	24	63,2	17	44,7
onveilig	8	21,1	16	42,1
overige*	6	15,7	5	13,1
totaal	38	100,0	38	100,0
fietser:				
veilig	17	44,7	13	34,2
onveilig	10	26,3	12	31,6
overige*	11	29,0	13	34,2
totaal	38	100,0	38	100,0
bromfietser:				
veilig	4	10,5	4	10,5
onveilig	3	7,9	6	15,8
overige*	31	81,6	28	73,7
totaal	38	100,0	38	100,0
automobilist:				
veilig	18	47,4	13	34,2
onveilig	9	23,7	12	31,6
overige*	11	28,9	13	34,2
totaal	38	100,0	38	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 96. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Ieplaan-Kerklaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	-	-
éénrichtingsverkeer	-	-
verkeersdrempels	1	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	2	-
parkeerhavens aangelegd	-	-
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	4	-
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	20	+
veranderingen aan de stoep	-	-
géén veranderingen	10 (12,7%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	1	-
weet niet/rest (53,9%)	41	
totaal	79	

Tabel 97. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Rembrandtkade- W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	18	48,6	6	16,7
onveilig	10	27,0	19	52,8
overige*	9	24,4	11	30,5
totaal	37	100,0	36	100,0
fietser:				
veilig	16	43,2	7	20,0
onveilig	7	18,9	15	42,9
overige*	14	37,8	13	37,1
totaal	37	100,0	35	100,0
bromfietser:				
veilig	2	5,4	1	2,9
onveilig	5	13,5	6	17,1
overige*	30	81,1	28	80,0
totaal	37	100,0	35	100,0
automobilist:				
veilig	14	38,9	4	11,4
onveilig	9	25,0	14	40,0
overige*	13	36,1	17	48,6
totaal	36	100,0	35	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 98. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Rembrandtkade-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	-	-
éénrichtingsverkeer	-	-
verkeersdrempels	-	-
oversteekplaats	1	-
fietspad veranderd	19	-
parkeerhavens aangelegd	1	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	5	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	24	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	4 (14,3%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (35,9%)	28	
totaal	83	

Tabel 99. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Rembrandtkade-Lindelaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	44	83,0	26	50,0
onveilig	4	7,5	19	36,5
overige*	5	9,5	7	13,5
totaal	53	100,0	52	100,0
fietser:				
veilig	37	71,2	24	47,1
onveilig	4	7,7	13	25,5
overige*	11	21,1	14	27,4
totaal	52	100,0	51	100,0
bromfietser:				
veilig	14	26,9	9	17,6
onveilig	2	3,8	3	5,9
overige*	36	69,2	39	76,5
totaal	52	100,0	51	100,0
automobilist:				
veilig	38	71,7	22	42,3
onveilig	3	5,7	16	30,8
overige*	12	22,6	14	26,9
totaal	53	100,0	52	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 100. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Rembrandtkade-Lindelaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	1	+
eenrichtingsverkeer	10	-
verkeersdrempels	7	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	14	+
parkeerhavens aangelegd	-	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	4	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	39	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	2 (2%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	3	+
weet niet/rest (22,1%)	17	
totaal	98	

Tabel 101. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt J. Israëlslaan-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	35	58,3	19	31,7
onveilig	22	36,7	36	60,0
overige*	3	5,0	5	8,3
totaal	60	100,0	60	100,0
fietser:				
veilig	22	37,3	16	27,1
onveilig	24	40,7	33	55,9
overige*	13	22,0	10	16,9
totaal	59	100,0	59	100,0
bromfietser:				
veilig	8	13,6	8	13,6
onveilig	12	20,3	16	27,1
overige*	39	66,1	35	59,3
totaal	59	100,0	59	100,0
automobilist:				
veilig	21	35,0	7	11,7
onveilig	26	43,3	38	63,3
overige*	13	21,7	15	25,0
totaal	60	100,0	60	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 102. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt J. Israëlslaan-W. Churchilllaan, Rijswijk, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	24	+
éénrichtingsverkeer	8	-
verkeersdrempels	3	-
oversteekplaats	5	+
fietspad veranderd	5	+
parkeerhavens aangelegd	4	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	19	+
veranderingen aan de stoep	2	+
géén veranderingen	1 (1%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (48,2%)	54	
totaal	125	

Tabel 103. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Biesterweg-Leenderweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	33	50,0	36	55,4
onveilig	24	36,4	23	35,4
overige*	9	13,6	6	9,2
totaal	66	100,0	65	100,0
fietser:				
veilig	30	44,8	28	43,1
onveilig	26	38,8	31	47,7
overige*	11	16,4	6	9,2
totaal	67	100,0	65	100,0
bromfietser:				
veilig	21	32,8	21	33,3
onveilig	16	25,0	21	33,3
overige*	27	42,2	21	33,3
totaal	64	100,0	63	100,0
automobilist:				
veilig	26	40,0	18	28,1
onveilig	24	36,9	32	50,0
overige*	15	23,1	14	21,8
totaal	65	100,0	64	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 104. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Biesterweg-Leenderweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	26	+
éénrichtingsverkeer	31	+
verkeersdrempels	2	-
oversteekplaats	-	+
fietspad veranderd	3	+
parkeerhavens aangelegd	2	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	8	+
veranderingen aan de stoep	2	+
géén veranderingen	2 (1,6%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (42,2%)	46	
totaal	123	

Tabel 105. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Biesterdwarsweg-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	46	63,0	40	55,6
onveilig	17	23,3	24	33,3
overige*	10	13,7	8	11,1
totaal	73	100,0	72	100,0
fietser:				
veilig	36	49,3	36	49,3
onveilig	26	35,6	27	37,0
overige*	11	15,1	10	13,7
totaal	73	100,0	73	100,0
bromfietser:				
veilig	20	28,2	19	26,8
onveilig	14	19,7	17	23,9
overige*	37	52,1	35	49,3
totaal	71	100,0	71	100,0
automobilist:				
veilig	25	34,2	19	26,0
onveilig	28	38,4	35	47,9
overige*	20	27,4	19	26,0
totaal	73	100,0	73	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 106. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Biesterdwarsweg-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	16	+
éénrichtingsverkeer	36	+
verkeersdrempels	5	-
oversteekplaats	-	+
fietspad veranderd	4	+
parkeerhavens aangelegd	-	-
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	4	+
veranderingen aan de stoep	2	-
géén veranderingen	-	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (48,1%)	52	
totaal	120	

Tabel 107. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Anemonenstraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	42	65,6	35	55,6
onveilig	15	23,5	17	27,0
overige*	7	10,9	11	17,5
totaal	64	100,0	63	100,0
fietser:				
veilig	34	53,1	30	46,9
onveilig	22	34,4	26	40,6
overige*	8	12,5	8	12,5
totaal	64	100,0	64	100,0
bromfietser:				
veilig	18	29,0	15	24,2
onveilig	14	22,6	17	27,4
overige*	30	48,4	30	48,4
totaal	62	100,0	62	100,0
automobilist:				
veilig	31	48,4	26	40,6
onveilig	21	32,8	25	39,1
overige*	12	18,8	13	20,3
totaal	64	100,0	64	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 108. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Anemonenstraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	2	-
éénrichtingsverkeer	33	+
verkeersdrempels	1	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	6	+
parkeerhavens aangelegd	4	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	5	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	-	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (59,5%)	66	
totaal	118	

Tabel 109. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Narcisstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 1 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	36	70,6	23	46,0
onveilig	8	15,7	20	40,0
overige*	7	13,7	7	14,0
totaal	51	100,0	50	100,0
fietser:				
veilig	31	60,8	21	41,2
onveilig	10	19,6	20	39,2
overige*	10	19,6	10	19,6
totaal	51	100,0	51	100,0
bromfietser:				
veilig	16	32,7	13	26,5
onveilig	8	16,3	13	26,5
overige*	25	51,0	23	47,0
totaal	49	100,0	49	100,0
automobilist:				
veilig	28	54,9	18	35,3
onveilig	9	17,6	19	37,3
overige*	14	27,5	14	27,4
totaal	51	100,0	51	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 110. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Narcisstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 1, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	1	-
éénrichtingsverkeer	1	-
verkeersdrempels	3	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	3	+
parkeerhavens aangelegd	-	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	-
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	9	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	43 (37,1%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (47,4%)	54	
totaal	116	

Tabel 111. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Kortonjolaan-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	25	36,2	12	17,6
onveilig	37	53,6	39	57,4
overige*	7	10,2	17	25,0
totaal	69	100,0	68	100,0
fietser:				
veilig	21	30,9	11	16,4
onveilig	36	52,9	34	50,7
overige*	11	16,1	22	32,9
totaal	68	100,0	67	100,0
bromfietser:				
veilig	5	7,4	2	3,0
onveilig	16	23,5	16	23,9
overige*	47	69,1	49	73,1
totaal	68	100,0	67	100,0
automobilist:				
veilig	21	31,3	4	6,0
onveilig	28	41,8	36	53,7
overige*	18	26,9	27	40,3
totaal	67	100,0	67	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 112. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Kortonjolaan-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	36	+
éénrichtingsverkeer	-	-
verkeersdrempels	-	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	-	-
parkeerhavens aangelegd	-	-
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	5	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	13	+
veranderingen aan de stoep	1	-
géén veranderingen	9 (7,3%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (51,8%)	59	
totaal	123	

Tabel 113. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Primulastraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	41	57,7	33	47,1
onveilig	23	32,4	26	37,1
overige*	7	9,9	11	15,8
totaal	71	100,0	70	100,0
fietser:				
veilig	38	53,5	27	38,0
onveilig	18	25,4	26	36,6
overige*	15	21,1	18	23,4
totaal	71	100,0	71	100,0
bromfietser:				
veilig	12	16,9	8	11,3
onveilig	6	8,5	13	18,3
overige*	53	74,6	50	70,4
totaal	71	100,0	71	100,0
automobilist:				
veilig	37	52,9	24	34,3
onveilig	15	21,4	23	32,9
overige*	18	25,7	23	32,9
totaal	70	100,0	70	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 114. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Primulastraat-Aalsterweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	3	-
éénrichtingsverkeer	1	-
verkeersdrempels	6	+
oversteekplaats	3	-
fietspad veranderd	7	+
parkeerhavens aangelegd	1	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	4	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	4	+
veranderingen aan de stoep	-	+
géén veranderingen	32 (27,1%)	
woonerf	4	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (47,3%)	53	
totaal	118	

Tabel 115. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Ranonkelstraat-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	49	73,1	18	26,9
onveilig	13	19,4	38	56,7
overige*	5	7,5	11	16,4
totaal	67	100,0	67	100,0
fietser:				
veilig	47	70,2	12	18,2
onveilig	10	14,9	35	53,0
overige*	10	14,9	19	28,8
totaal	67	100,0	66	100,0
bromfietser:				
veilig	20	29,9	5	7,5
onveilig	5	7,5	19	28,4
overige*	42	62,7	43	64,1
totaal	67	100,0	67	100,0
automobilist:				
veilig	35	52,2	10	14,9
onveilig	13	19,4	33	49,3
overige*	19	28,4	24	35,8
totaal	67	100,0	67	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 116. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Ranonkelstraat-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	-	-
éénrichtingsverkeer	-	-
verkeersdrempels	2	-
oversteekplaats	17	+
fietspad veranderd	5	+
parkeerhavens aangelegd	1	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	5	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	27	+
veranderingen aan de stoep	-	+
géén veranderingen	20 (16,4%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (39,8%)	45	
totaal	122	

Tabel 117. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Kortonjolaan-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	58	76,3	33	43,4
onveilig	15	19,8	33	43,4
overige*	3	3,9	10	13,2
totaal	76	100,0	76	100,0
fietser:				
veilig	45	59,2	21	27,6
onveilig	20	26,3	38	50,0
overige*	11	14,5	17	22,4
totaal	76	100,0	76	100,0
bromfietser:				
veilig	19	25,0	9	11,8
onveilig	8	10,5	17	22,4
overige*	49	64,5	50	65,8
totaal	76	100,0	76	100,0
automobilist:				
veilig	30	39,5	15	19,7
onveilig	28	36,8	38	50,0
overige*	18	23,7	23	30,2
totaal	76	100,0	76	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 118. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Kortonjolaan-Roostenlaan, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	3	+
éénrichtingsverkeer	3	-
verkeersdrempels	1	-
oversteekplaats	13	+
fietspad veranderd	11	+
parkeerhavens aangelegd	2	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	3	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	31	+
veranderingen aan de stoep	-	+
géén veranderingen	7 (8,1%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	1	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (30,4%)	24	
totaal	99	

Tabel 119. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Mimosaplein-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	50	76,9	39	60,9
onveilig	11	16,9	20	31,2
overige*	4	6,2	5	7,9
totaal	65	100,0	64	100,0
fietser:				
veilig	35	54,7	21	32,3
onveilig	19	29,7	34	52,3
overige*	10	15,6	10	15,4
totaal	64	100,0	65	100,0
bromfietser:				
veilig	14	22,2	9	14,3
onveilig	4	6,3	9	14,3
overige*	45	71,4	45	71,4
totaal	63	100,0	63	100,0
automobilist:				
veilig	18	28,2	13	20,6
onveilig	23	35,9	27	42,9
overige*	23	35,9	23	36,5
totaal	64	100,0	63	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 120. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Mimosaplein-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	8	+
éénrichtingsverkeer	22	+
verkeersdrempels	1	-
oversteekplaats	3	+
fietspad veranderd	-	-
parkeerhavens aangelegd	3	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	3	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	4	+
veranderingen aan de stoep	-	+
géén veranderingen	2 (2,4%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (48,7%)	38	
totaal	84	

Tabel 121. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Heideveldstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	29	61,7	26	55,3
onveilig	12	25,5	15	31,9
overige*	6	12,8	6	12,8
totaal	47	100,0	47	100,0
fietser:				
veilig	25	53,2	24	51,1
onveilig	12	25,5	13	27,7
overige*	10	21,3	10	21,2
totaal	47	100,0	47	100,0
bromfietser:				
veilig	10	21,3	10	21,3
onveilig	4	8,5	4	8,5
overige*	33	70,2	33	70,2
totaal	47	100,0	47	100,0
automobilist:				
veilig	23	47,9	20	42,6
onveilig	7	14,6	10	21,3
overige*	18	37,5	17	36,1
totaal	48	100,0	47	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 122. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Heideveldstraat-Leenderweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	3	-
éénrichtingsverkeer	-	-
verkeersdrempels	4	-
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	9	+
parkeerhavens aangelegd	16	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	12	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	7 (8%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (40,5%)	32	
totaal	85	

Tabel 123. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Akebiaweg-Heezerweg, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	20	36,4	19	34,5
onveilig	34	61,8	35	63,6
overige*	1	1,8	1	1,8
totaal	55	100,0	55	100,0
fietser:				
veilig	15	27,3	10	18,2
onveilig	31	56,4	37	67,3
overige*	9	16,3	8	14,5
totaal	55	100,0	55	100,0
bromfietser:				
veilig	2	3,7	2	3,7
onveilig	13	24,1	14	25,9
overige*	39	72,3	38	70,4
totaal	54	100,0	54	100,0
automobilist:				
veilig	8	14,8	4	7,4
onveilig	28	51,9	31	57,4
overige*	18	33,4	19	35,2
totaal	54	100,0	54	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 124. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Akebiaweg-Heezerweg, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	-	+
éénrichtingsverkeer	2	reeds aanwezig
verkeersdrempels	5	-
oversteekplaats	1	-
fietspad veranderd	6	+
parkeerhavens aangelegd	9	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	6	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	1 (1,3%)	
woonerf	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-
weet niet/rest (63,5%)	47	
totaal	78	

Tabel 125. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	20	64,5	10	33,3
onveilig	7	22,6	17	56,7
overige*	4	12,9	3	10,0
totaal	31	100,0	30	100,0
fietser:				
veilig	19	61,2	9	30,0
onveilig	6	19,4	15	50,0
overige*	6	19,4	6	20,0
totaal	31	100,0	30	100,0
bromfietser:				
veilig	5	16,7	2	6,7
onveilig	3	10,0	6	20,0
overige*	22	73,3	22	73,3
totaal	30	100,0	30	100,0
automobilist:				
veilig	13	43,3	4	13,3
onveilig	7	23,3	15	50,0
overige*	10	33,4	11	36,7
totaal	30	100,0	30	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 126. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Gentiaanweg-Korianderstraat, Eindhoven, optie 2, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	1	-
éénrichtingsverkeer	4	-
verkeersdrempels	48	+
oversteekplaats	1	-
fietspad veranderd	4	-
parkeerhavens aangelegd	-	-
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	55	+
veranderingen aan de stoep	3	+
géén veranderingen	7 (3,6%)	
woonerf	16	+
voorrangssituatie gewijzigd	18	+
tweerichtingsverkeer	2	-
weet niet/rest (24,8%)	37	
totaal	197	

Tabel 127. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Hoornbruglaan-Haagweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	54	42,2	42	33,3
onveilig	51	39,8	57	45,2
overige*	23	18,0	27	21,5
totaal	128	100,0	126	100,0
fietser:				
veilig	34	27,2	28	22,4
onveilig	53	42,4	49	39,2
overige*	38	30,4	48	38,4
totaal	125	100,0	125	100,0
bromfietser:				
veilig	5	3,9	5	4,0
onveilig	21	16,5	16	12,7
overige*	101	79,5	105	83,3
totaal	127	100,0	126	100,0
automobilist:				
veilig	48	37,5	31	24,8
onveilig	45	35,2	58	46,4
overige*	35	27,3	36	28,8
totaal	128	100,0	125	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 128. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Hoornbruglaan-Haagweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	3	-
éénrichtingsverkeer	3	-
verkeersdrempels	37	+
oversteekplaats	4	-
fietspad veranderd	3	-
parkeerhavens aangelegd	-	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	38	+
veranderingen aan de stoep	5	+
géén veranderingen	7 (3,6%)	
woonerf	23	+
voorrangssituatie gewijzigd	13	+
tweerichtingsverkeer	11	+
weet niet/rest (30,1%)	46	
totaal	193	

Tabel 129. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Koninginnelaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	70	58,3	42	34,7
onveilig	33	27,5	59	48,8
overige*	17	14,2	20	16,5
totaal	120	100,0	121	100,0
fietser:				
veilig	44	36,7	28	23,5
onveilig	43	35,8	53	44,5
overige*	33	27,5	38	32,0
totaal	120	100,0	119	100,0
bromfietser:				
veilig	12	10,1	7	5,9
onveilig	10	8,4	16	13,4
overige*	97	81,5	96	80,7
totaal	119	100,0	119	100,0
automobilist:				
veilig	49	40,5	27	22,5
onveilig	42	34,7	58	48,3
overige*	30	24,8	35	29,1
totaal	121	100,0	120	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 130. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Koninginnelaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	-	-
éénrichtingsverkeer	4	-
verkeersdrempels	35	+
oversteekplaats	1	-
fietspad veranderd	-	-
parkeerhavens aangelegd	-	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	1	+
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	23	+
veranderingen aan de stoep	5	+
géén veranderingen	10 (5,7%)	
woonerf	20	+
voorrangssituatie gewijzigd	9	+
tweerichtingsverkeer	9	+
weet niet/rest (37,9%)	55	
totaal	172	

Tabel 131. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Pr. Hendriklaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	50	49,5	32	31,4
onveilig	37	36,6	53	52,0
overige*	14	13,9	17	16,6
totaal	101	100,0	102	100,0
fietser:				
veilig	28	27,5	20	20,2
onveilig	41	40,2	41	41,4
overige*	33	32,3	38	38,4
totaal	102	100,0	99	100,0
bromfietser:				
veilig	7	6,9	5	5,0
onveilig	12	11,8	15	14,9
overige*	83	81,4	81	80,1
totaal	102	100,0	101	100,0
automobilist:				
veilig	36	35,3	23	23,0
onveilig	39	38,2	47	47,0
overige*	27	26,5	30	30,0
totaal	102	100,0	100	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 132. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Pr. Hendriklaan-Geestbrugweg, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Genoemd	Gerealiseerd
vluchtheuvel, middenberm	2	-
éénrichtingsverkeer	6	-
verkeersdrempels	30	+
oversteekplaats	-	-
fietspad veranderd	-	-
parkeerhavens aangelegd	3	+
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	-	-
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere veranderingen)	21	+
veranderingen aan de stoep	1	+
géén veranderingen	7 (4%)	
woonerf	13	+
voorrangssituatie gewijzigd	10	+
tweerichtingsverkeer	13	-
weet niet/rest (46,3%)	69	
totaal	175	

Tabel 133. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen door de buurtbewoners van het kruispunt Molenlaan-Nassaukade, Rijswijk, optie 3 (twee antwoordmogelijkheden).

	Naperiode abs.	%	Vergeleken met de voorperiode abs.	%
voetganger:				
veilig	62	72,9	45	52,9
onveilig	16	18,8	31	36,5
overige*	7	8,2	9	10,6
totaal	85	100,0	85	100,0
fietser:				
veilig	48	56,5	34	40,0
onveilig	16	18,8	24	28,2
overige*	21	24,7	27	31,8
totaal	85	100,0	85	100,0
bromfietser:				
veilig	13	15,3	10	11,8
onveilig	7	8,2	12	14,1
overige*	65	76,5	63	74,1
totaal	85	100,0	85	100,0
automobilist:				
veilig	50	59,5	34	40,0
onveilig	13	15,5	25	29,4
overige*	21	25,0	26	30,6
totaal	84	100,0	85	100,0

* weet niet, n.v.t., rest.

Tabel 134. Het al dan niet veilig vinden als voetganger, fietser, bromfietser en automobilist van het kruispunt Molenlaan-Nassaukade, Rijswijk, optie 3, na de herinrichtingsmaatregelen en vergeleken met de voorsituatie.

Maatregel	Kruispunt Leenderweg-Edelweisstr. Abs.	%	Kruispunt Leenderweg-Pioenroosstr. Abs.	%	Kruispunt Heezerweg-Korianderstr. Abs.	%
vluchtheuvel, middenberm	42	7,4	41	7,3	100	16,3
éénrichtingsverkeer	25	4,4	2	-	4	-
verkeersdrempels	19	3,3	26	4,6	9	1,5
oversteekplaats	10	1,7	9	1,6	3	-
fietspad veranderd	1	1,7	1	-	39	6,4
parkeerhavens aangelegd	8	1,4	4	-	10	1,6
parkeerhavens weggehaald	4	-	2	-	-	-
wegmarkering (pijlen, strepen, e.d.)	2	-	3	-	3	-
veranderingen aan de weg (versmalling, verbreding, andere)	16	2,8	8	1,4	75	12,3
veranderingen aan de stoep	2	-	2	-	8	1,3
géén maatregelen	3	-	5	-	13	2,1
woonerf	-	-	1	-	-	-
voorrangssituatie gewijzigd	-	-	-	-	-	-
tweerichtingsverkeer	-	-	-	-	-	-
weet niet, n.v.t.	439	76,9 (84,3)*	458	81,4 (84,3)*	348	56,9 (62,7)*
totaal	571	100,0	562	100,0	612	100,0

* bij éénmaal antwoorden.

Tabel 135. Het noemen van de herinrichtingsmaatregelen (twee antwoordmogelijkheden) voor drie kruispunten in Eindhoven door bewoners in de omgeving.

Vraag/ Antwoord	Kruispunt Leenderweg-Edelweisstr. Abs.	%	Kruispunt Leenderweg-Pioenroosstr. Abs.	%	Kruispunt Heezerweg-Korianderstr. Abs.	%
als voetganger						
veilig	124	54,2	95	51,6	176	52,9
onveilig	55	24,0	44	23,9	111	33,3
weet niet, n.v.t.	50	21,8	45	24,5	46	13,8
totaal	229	100,0	184	100,0	333	100,0
als fietser						
veilig	91	39,9	78	42,6	149	44,9
onveilig	56	24,6	43	23,5	120	36,1
weet niet, n.v.t.	81	35,5	62	33,9	63	19,0
totaal	228	100,0	183	100,0	332	100,0
als bromfietser						
veilig	43	18,9	35	19,0	64	19,3
onveilig	31	13,6	25	13,6	61	18,4
weet niet, n.v.t.	154	67,5	124	67,4	206	62,3
totaal	228	100,0	184	100,0	331	100,0
als automobilist						
veilig	66	28,9	47	25,7	96	28,7
onveilig	55	24,1	47	25,7	135	40,4
weet niet, n.v.t.	107	47,0	89	48,6	103	30,9
totaal	228	100,0	183	100,0	334	100,0

Tabel 136. Het al dan niet veilig vinden van drie kruispunten in Eindhoven voor voetgangers, fietsers, bromfietsers en automobilisten na de herinrichting.

Vraag/ Antwoord	Kruispunt Leenderweg-Edelweisstr.		Kruispunt Leenderweg-Pioenroosstr.		Kruispunt Heezerweg-Korianderstr.	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
als fietser						
veiliger	80	34,9	61	33,3	138	41,4
niet veiliger	69	30,1	56	30,6	126	37,8
weet niet, n.v.t.	80	35,0	66	36,1	69	20,8
totaal	229	100,0	183	100,0	333	100,0
als bromfietser						
veiliger	36	15,9	31	16,8	60	18,0
niet veiliger	31	13,7	31	16,8	66	19,8
weet niet, n.v.t.	160	70,4	122	66,7	207	62,2
totaal	227	100,0	184	100,0	333	100,0
als automobilist						
veiliger	49	21,5	38	20,7	90	27,3
niet veiliger	71	31,1	56	30,4	129	39,1
weet niet, n.v.t.	108	47,4	90	48,9	111	33,6
totaal	228	100,0	184	100,0	330	100,0

Tabel 137. Het al dan niet veilig vinden van drie kruispunten in Eindhoven voor fietsers, bromfietsers en automobilisten na de herinrichting en vergeleken met de vóórsituatie.

Locatie	Antwoord	Abs.	%
Kruispunt Leenderweg-Edelweisstraat	veiliger	115	49,8
	niet veiliger	66	28,6
	weet niet, n.v.t.	50	21,6
	totaal	231	100,0
Kruispunt Leenderweg-Pioenroosstraat	veiliger	82	44,6
	niet veiliger	54	29,3
	weet niet, n.v.t.	48	26,1
	totaal	184	100,0
Kruispunt Heezerweg-Korianderstraat	veiliger	160	48,3
	niet veiliger	116	35,0
	weet niet, n.v.t.	55	16,7
	totaal	331	100,0

Tabel 138. Het op drie kruispunten al dan niet veiliger kunnen oversteken door voetgangers na de invoering van de herinrichtingsmaateregelen volgens de geënquêteerden in Eindhoven.

Locatie	Antwoord	Abs.	%
Kruispunt Geestbrugweg-Haagweg	ja	368	49,3
	neen	365	48,9
	rest	13	1,7
	totaal	746	100,0
Kruispunt Churchilllaan-Acacialaan	ja	240	32,3
	neen	490	65,9
	rest	13	1,7
	totaal	743	100,0
Kruispunt Acacialaan-Churchilllaan	ja	184	24,8
	neen	543	73,3
	rest	14	1,9
	totaal	741	100,0

Tabel 139. Geënquêteerden die zeggen als fietser wel eens op een bepaald kruispunt in Rijswijk te komen.

Locatie	Antwoord	Abs.	%
Kruispunt Geestbrugweg-Haagweg	ja	12	1,6
	neen	713	96,5
	rest	14	1,9
	totaal	739	100,0
Kruispunt Churchilllaan-Acacialaan	ja	12	1,6
	neen	712	96,6
	rest	13	1,8
	totaal	737	100,0
Kruispunt Acacialaan-Churchilllaan	ja	7	0,9
	neen	717	97,2
	rest	14	1,9
	totaal	738	100,0

Tabel 140. Geënquêteerden die zeggen als bromfietser wel eens op een bepaald kruispunt in Rijswijk te komen.

Vraag	Antwoord	Abs.	%
veilig als fietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	220	58,4
	onveilig	132	35,0
	weet niet, n.v.t.	25	6,6
	totaal	377	100,0
veilig als bromfietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	17	7,0
	onveilig	10	4,1
	weet niet, n.v.t.	217	88,9
	totaal	244	100,0
veilig als fietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	291	77,4
	onveilig	50	13,3
	weet niet, n.v.t.	35	9,3
	totaal	376	100,0
veilig als bromfietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	20	8,2
	onveilig	9	3,7
	weet niet, n.v.t.	214	88,1
	totaal	243	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als fietser	veiliger	201	54,8
	onveiliger	84	22,9
	weet niet, n.v.t.	82	22,3
	totaal	367	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als bromfietser	veiliger	23	9,3
	onveiliger	12	4,9
	weet niet, n.v.t.	211	85,1
	totaal	246	100,0

Tabel 141. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregelen.

Vraag	Antwoord	Abs.	%
veilig als fietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	157	63,1
	onveilig	53	21,3
	weet niet, n.v.t.	39	15,6
	totaal	249	100,0
veilig als bromfietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	12	7,6
	onveilig	9	5,7
	weet niet, n.v.t.	137	86,7
	totaal	158	100,0
veilig als fietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	187	76,0
	onveilig	25	10,2
	weet niet, n.v.t.	34	13,8
	totaal	246	100,0
veilig als bromfietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	11	6,8
	onveilig	8	5,0
	weet niet, n.v.t.	142	88,2
	totaal	161	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als fietser	veiliger	147	61,0
	onveiliger	38	15,8
	weet niet, n.v.t.	56	23,2
	totaal	241	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als bromfietser	veiliger	16	10,1
	onveiliger	4	2,5
	weet niet, n.v.t.	139	87,4
	totaal	159	100,0

Tabel 142. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Churchilllaan-Acacialaan voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregel.

Vraag	Antwoord	Abs.	%
veilig als fietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	131	69,3
	onveilig	29	15,3
	weet niet, n.v.t.	29	15,4
	totaal	189	100,0
veilig als bromfietser bij rechtdoor- en linksafmanoeuvre	veilig	10	7,7
	onveilig	4	3,1
	weet niet, n.v.t.	116	89,2
	totaal	130	100,0
veilig als fietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	135	70,7
	onveilig	19	9,9
	weet niet, n.v.t.	37	19,4
	totaal	191	100,0
veilig als bromfietser bij rechtsafmanoeuvre	veilig	11	8,4
	onveilig	3	2,3
	weet niet, n.v.t.	117	89,3
	totaal	131	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als fietser	veiliger	118	61,8
	onveiliger	26	13,6
	weet niet, n.v.t.	47	24,6
	totaal	191	100,0
veiliger dan vóór de maatregel als bromfietser	veiliger	17	13,0
	onveiliger	5	3,8
	weet niet, n.v.t.	109	83,2
	totaal	131	100,0

Tabel 143. Het al dan niet veilig vinden van het kruispunt Acacialaan-Churchilllaan voor fietsers en bromfietsers na de invoering van de herinrichtingsmaatregel.

	Eindhoven optie			Rijswijk optie		
	1	2	3	1	2	3
kinderen	-	+	0	0	0	-
kinderen spelen	-	0	-	0	0	-
kinderen fietsen	+	+	+	+	+	+
kinderen op gevaarlijke locaties	--	-	--	--	0	-
volwassenen op gevaarlijke kruisp.	+	-	0	--	0	0
bejaarden	0	+	0	+	+	-
voetganger	+	0	0	0	+	-
fietser	+	+	0	0	+	+
bromfietser	+	+	0	0	0	0
automobilist	+	+	+	0	+	0
totaal	+2	+4	-1	-2	+5	-3

Tabel 144. Veranderingen in de opvattingen over de verkeersveiligheid als gevolg van de herinrichtingsmaatregelen.