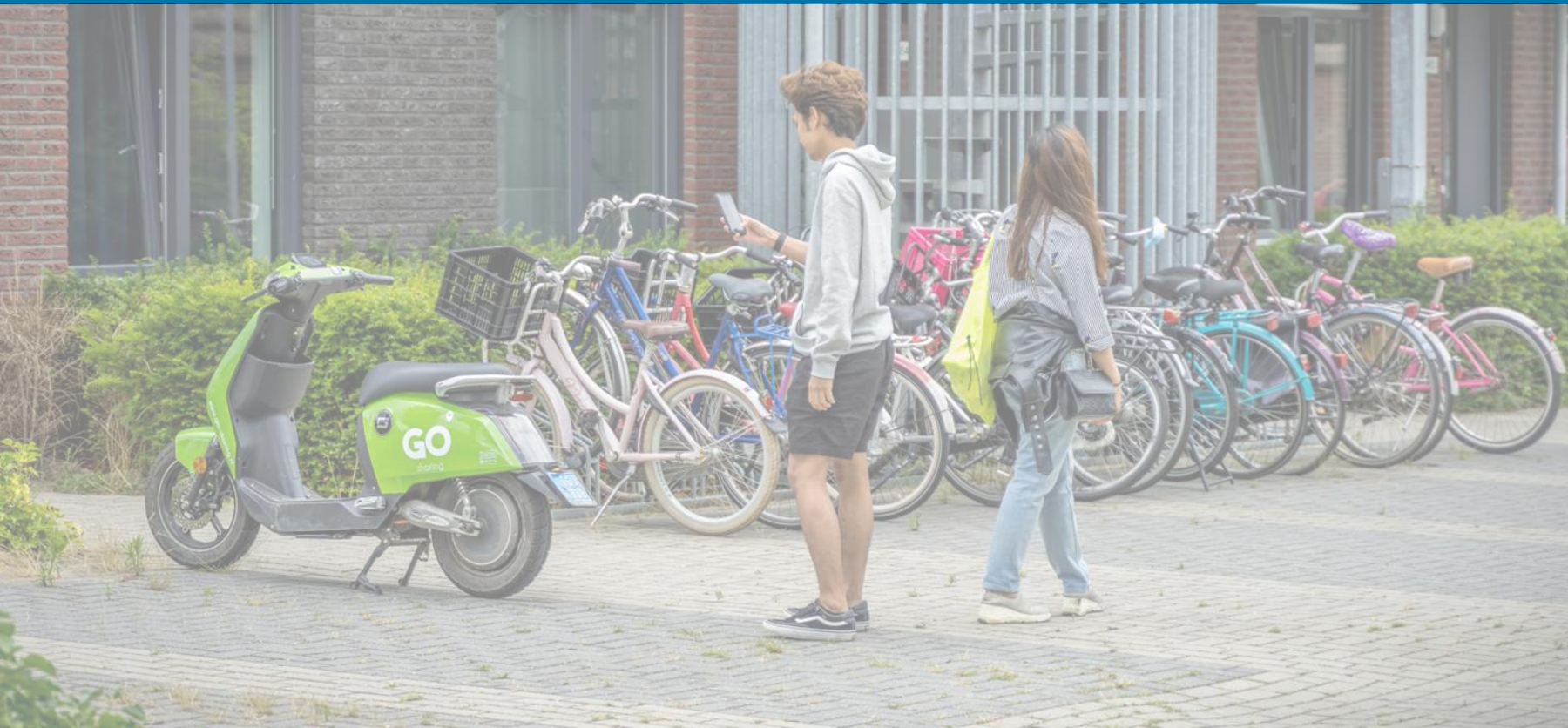


Inwonerpeiling Binnenstad & Periferie

Mening over reizen in de binnenstad en de wijken er direct omheen



Inhoudsopgave

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie.....	3	Wat past bij een gastvrije en leefbare binnenstad?.....	13
Onderzoeksopzet.....	4	Reizigersprofielen.....	14
Leeswijzer.....	5	Delen voetgangersgebied.....	15
Samenvatting.....	6	Plek fietsen stallen.....	17
Achtergrondkenmerken respondenten.....	7	Ruimte voor de bus.....	19
Verkeer van en naar de periferie.....	8	Deelvervoer pakken en neerzetten.....	21
Verkeer van en naar de binnenstad	9	Indelen vrijgekomen ruimte.....	23
Waarvoor kom je naar de periferie?.....	10	Wil je nog iets laten weten?.....	25
Waarvoor kom je naar de binnenstad?.....	11	Overige constatering en overwegingen.....	27
Wat past bij een gastvrije en leefbare periferie?.....	12		

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie

Omgevingsprogramma

Dit onderzoek is onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie. Dit programma is een product dat de doelstellingen op het gebied van mobiliteit beschrijft voor de binnenstad en de wijken daaromheen. De aanleiding hiervoor is de grote opgave op het gebied van wonen. Centrale vraag is: hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad en periferie ook in de toekomst goed bereikbaar, gastvrij en leefbaar zijn?

Communicatie en participatie

Om mensen te werven hebben we diverse communicatiemiddelen ingezet, zoals een projectpagina op de gemeentelijke website (www.deventer.nl/goedopweg), persbericht (deze is overgenomen in de Stentor en RTV Oost), artikel in de Deventer Nu (in weekkrant De Stedendriehoek), artikel in digitale wekelijkse nieuwsbrief gemeente Deventer (bijna 3000 abonnees), advertentie op LED-schermen op 7 plekken in de stad en een sociale mediacampagne (op LinkedIn, Facebook, Instagram). Daarnaast hebben we 3 publieksmomenten georganiseerd in de hal Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt (we hebben ook 'groei' kaarten uitgedeeld met biologisch zaadmengsel met daarop de weblink naar www.deventer.nl/goedopweg).



Onderzoeksopzet

Aanleiding

De gemeente Deventer heeft als doel om de binnenstad en de wijken daar omheen, de periferie, leefbaar te houden. Hiervoor ontwikkelen we een Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie, waarbij wandelen, fietsen en openbaar vervoer voorrang krijgen. Om dit plan tot uitvoering te brengen zijn er nog een aantal keuzes te maken. Deze keuzes zijn voorgelegd aan de inwoners door middel van een online vragenlijst.

Doelgroep en uitvoering

De doelgroep van deze online peiling betreft inwoners uit de gemeente Deventer. Via sociale media zijn inwoners op de vragenlijst gewezen.

Respons, representativiteit en betrouwbaarheid

In totaal zijn 462 inwoners aan de vragenlijst begonnen. Hiervan hebben 430 inwoners de vragenlijst volledig ingevuld. Deze steekproefgrootte betekent dat de resultaten een indicatief beeld geven van de bevolking in Deventer. De foutmarge bij een betrouwbaarheid van 95% ligt rond de 5%. Dit betekent dat de gepresenteerde percentages en conclusies met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd moeten worden, maar wel een betrouwbare indruk geven van de opvattingen en ervaringen van de inwoners van de gemeente Deventer.



Leeswijzer

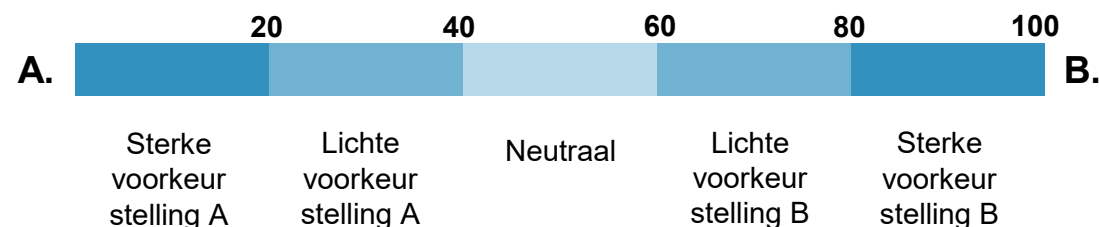
In dit rapport zijn de reisbewegingen en mening van respondenten over reizen in de binnenstad en de wijken er direct omheen, de periferie, weergegeven.

Eerst wordt de achtergrond van de respondenten, bijvoorbeeld de leeftijd, weergegeven. Daarna de voornaamste manieren van voortbewegen in de binnenstad en de periferie en de redenen waarvoor ze daar komen. Hierna is weergegeven wat respondenten vinden passen bij een gastvrije en leefbare binnenstad en periferie.

Na het invullen van de vragenlijst zagen respondenten wat voor soort reiziger zij zijn. Op basis van de vragenlijst heeft elke respondent per reizigersprofiel een score tussen 0 en 100 gekregen. Deze resultaten zijn ook opgenomen in dit rapport.

Als laatste bevatte de vragenlijst een aantal stellingen over mobiliteit in de binnenstad en de periferie. Per stelling is de opbouw van dit rapport als volgt:

- De eerste pagina geeft het totaaloverzicht van alle respondenten. Hier zijn de stellingen weergegeven, de gemiddelde reactie van alle respondenten en de verdeling van de voorkeur van alle respondenten. De respondenten konden via een schuifbalk aangeven of ze met betrekking tot een bepaald onderwerp een grotere voorkeur hadden voor stelling A of stelling B. De score op de schuifbalk wordt uitgedrukt in een score van 0 t/m 100. Deze score is verdeeld in vijf categorieën: sterke voorkeur stelling A (score 0-20), lichte voorkeur stelling A (score 20-40), neutraal (score 40-60), lichte voorkeur stelling B (score 60-80) en sterke voorkeur stelling B (score 80-100). In dit rapport zijn de resultaten op basis van deze indeling weergegeven.
- De tweede pagina geeft het gemiddelde per stelling weer, uitgesplitst naar bepaalde kenmerken, zoals leeftijd en waar respondenten wonen.



Samenvatting

- *In totaal hebben 430 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.*
- *In de periferie verplaatsen de respondenten zich het meest door te fietsen (79%), gevolgd door lopen (52%).*
- *In de binnenstad verplaatsen de respondenten zich het meest door te lopen (85%), gevolgd door fietsen (65%). Het gebruik van de eigen auto (8%) en het OV (1%) is hier duidelijk beperkt.*
- *Respondenten komen vooral in de periferie om te winkelen (59%), gevolgd door wonen (47%) en sociale activiteiten (35%).*
- *Respondenten bezoeken de binnenstad het meest om te gaan winkelen (82%), gevolgd door horeca en cultuur (79%).*
- *Wat respondenten zoal vinden passen bij een gastvrije en leefbare periferie: groen en schoon (262x), weinig/langzaam (auto)verkeer (116x), goede fiets/wandel infrastructuur (94x), toegankelijk/bereikbaar voor iedereen (82x) en veiligheid (72x).*
- *Wat respondenten zoal vinden passen bij een gastvrije en leefbare binnenstad: groen en schoon (191x), minder/geen (auto)verkeer (155x), levendigheid en sfeervol (116x), winkels en horeca (92x) en veiligheid (77x).*
- *Als we kijken naar reizigersprofielen valt bijna de helft van de respondenten (48%) in de categorie betrouwbare reiziger. Een betrouwbare reiziger wil vooral zekerheid. Zij vinden duidelijke en juiste informatie belangrijk.*
- *De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn t.o.v. dat fietsers overdag welkom zijn in het winkelgebied.*
- *Iets meer respondenten hebben een sterke voorkeur voor het stallen van fietsen direct in de binnenstad dan voor aan de rand van de binnenstad.*
- *De meeste respondenten hebben een sterke voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto t.o.v. zelfde reistijd met de auto en bus behouden.*
- *Meer dan de helft van de respondenten heeft een sterke voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken t.o.v. dat deelvervoer overal beschikbaar is om te pakken en neer te zetten.*
- *De respondenten hebben verdeeld gereageerd op hoe zij willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld. De meesten hebben geen sterke voorkeur voor wonen, groen verblijven en ontmoeten of voor het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus.*

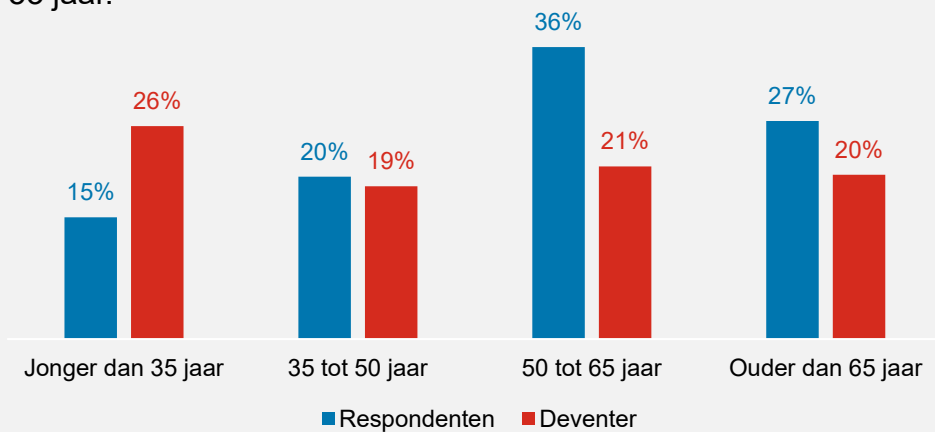
Achtergrondkenmerken respondenten

Totaal aantal respondenten

430

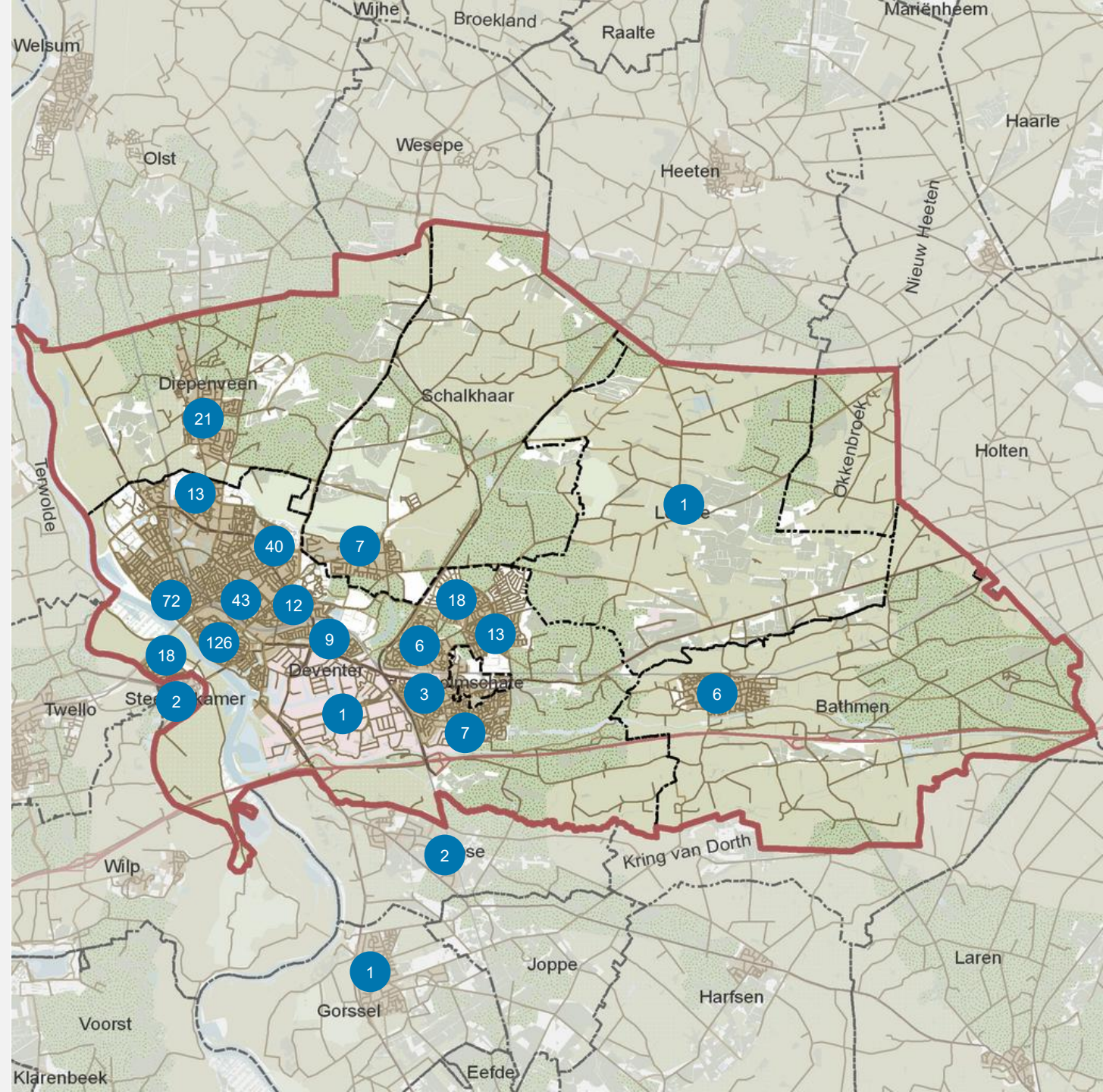
Leeftijd

37% van de respondenten is tussen de 50 en 65 jaar. Dit is de best vertegenwoordigde groep. Slechts 15% van de respondenten is jonger dan 35 jaar. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 53 jaar.



Woonlocatie

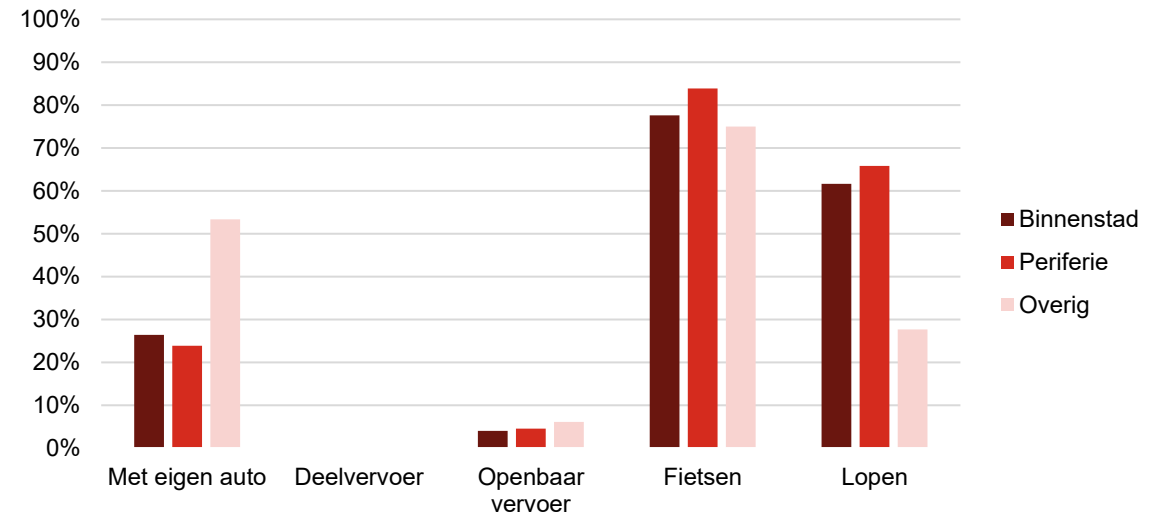
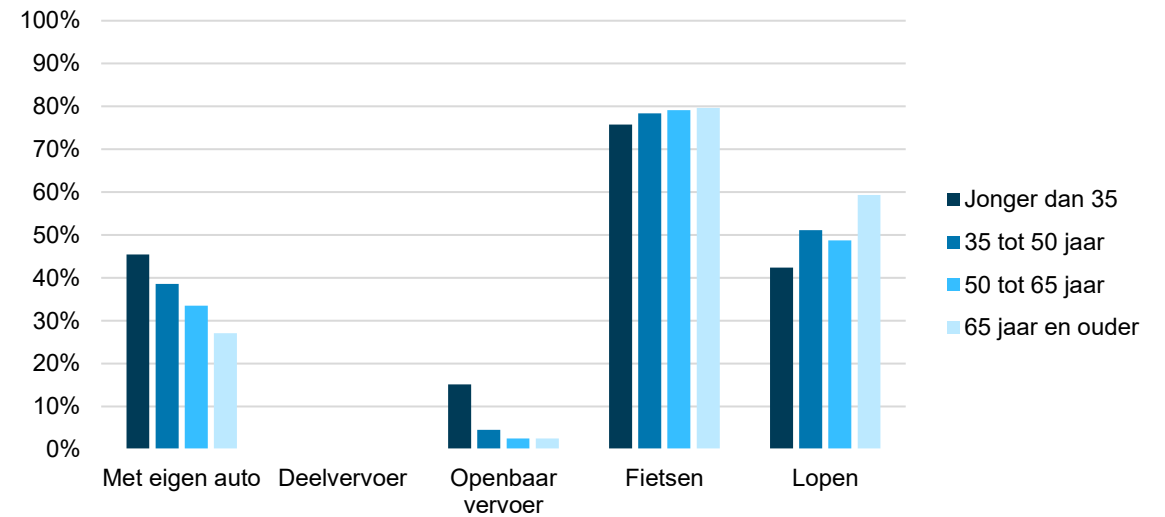
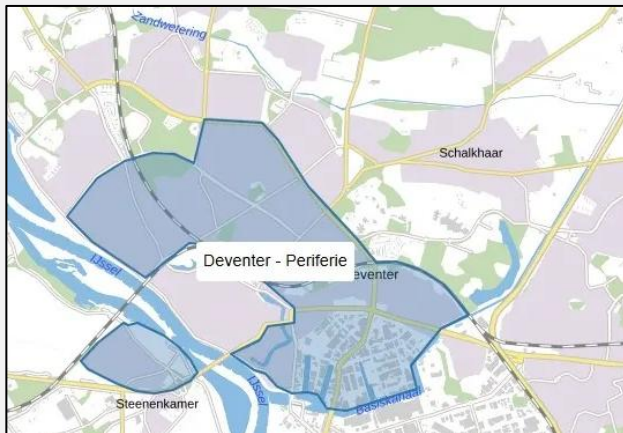
Het overgrote deel van de respondenten woont in de binnenstad (29%) of de periferie (36%). Ongeveer 3% van de respondenten is woonachtig buiten de gemeente Deventer.



Verkeer van en naar de periferie

In de periferie verplaatsen de respondenten zich het meest door te fietsen (79%), gevolgd door lopen (52%). Opvallend is dat respondenten jonger dan 35 jaar relatief vaak de auto gebruiken (45%). Ook respondenten die buiten de binnenstad en periferie wonen pakken vaker de auto om zich door de periferie te verplaatsen (53%). De optie deelfervoer is niet gekozen.

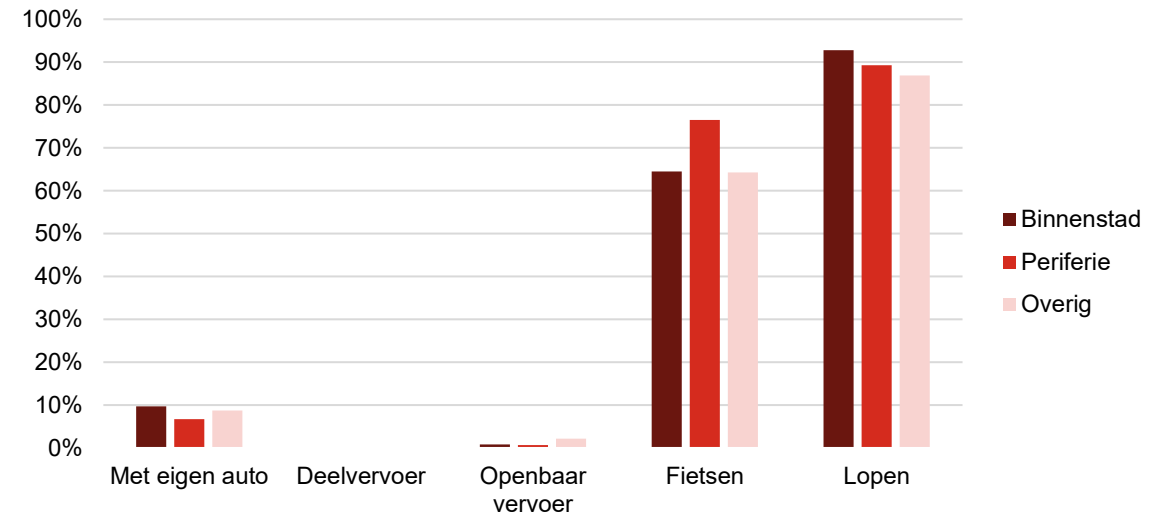
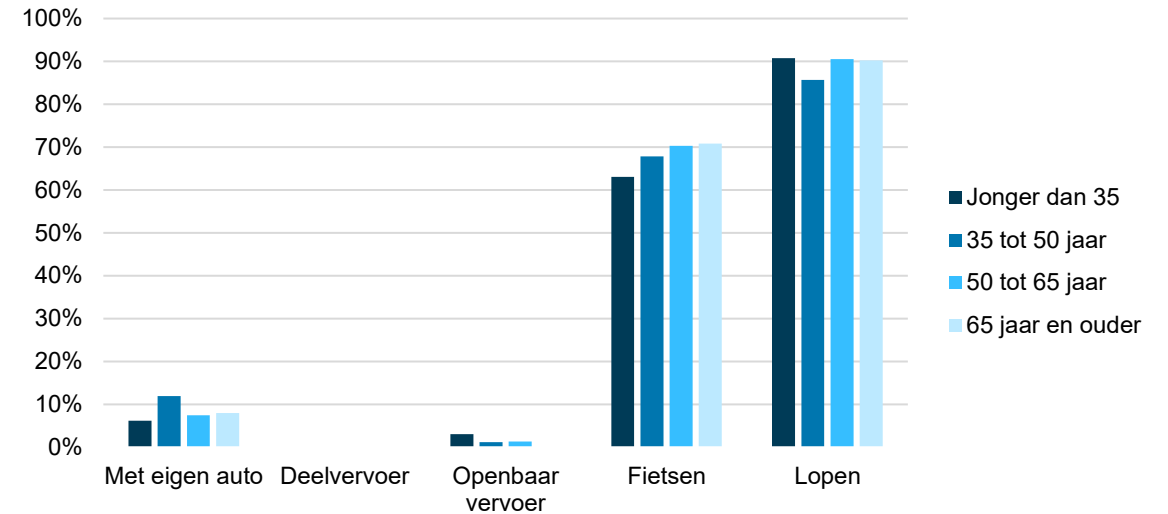
Aangezien respondenten bij deze vraag twee antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.



Verkeer van en naar de binnenstad

In de binnenstad verplaatsen de respondenten zich het meest door te lopen (85%), gevolgd door fietsen (65%). Het gebruik van de eigen auto (8%) en het OV (1%) is hier duidelijk beperkt. Deelvervoer is opnieuw niet gekozen. Onder respondenten wonend in de periferie is fietsen een relatief populaire optie (77%).

Aangezien respondenten bij deze vraag twee antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.

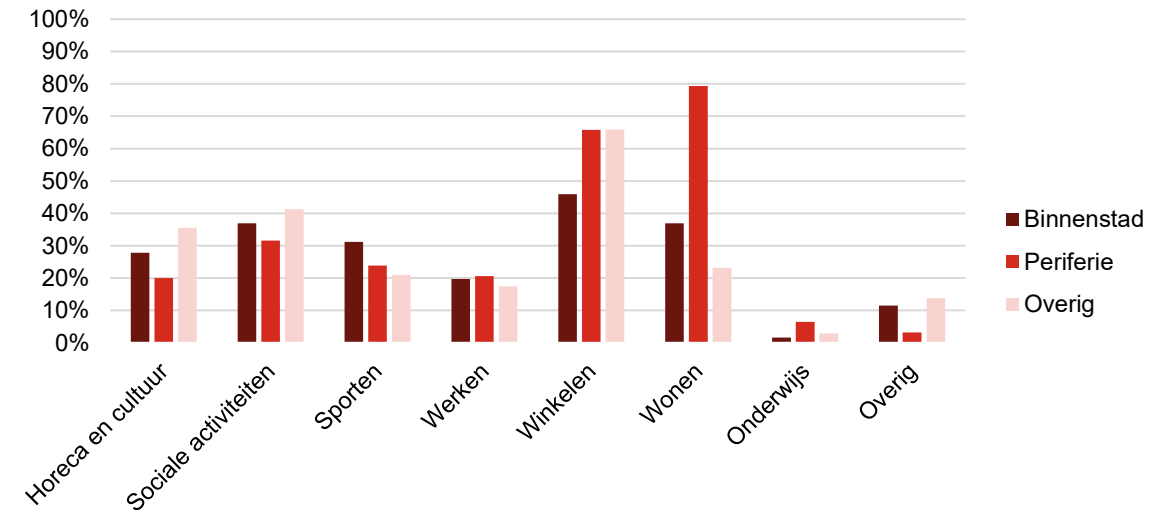
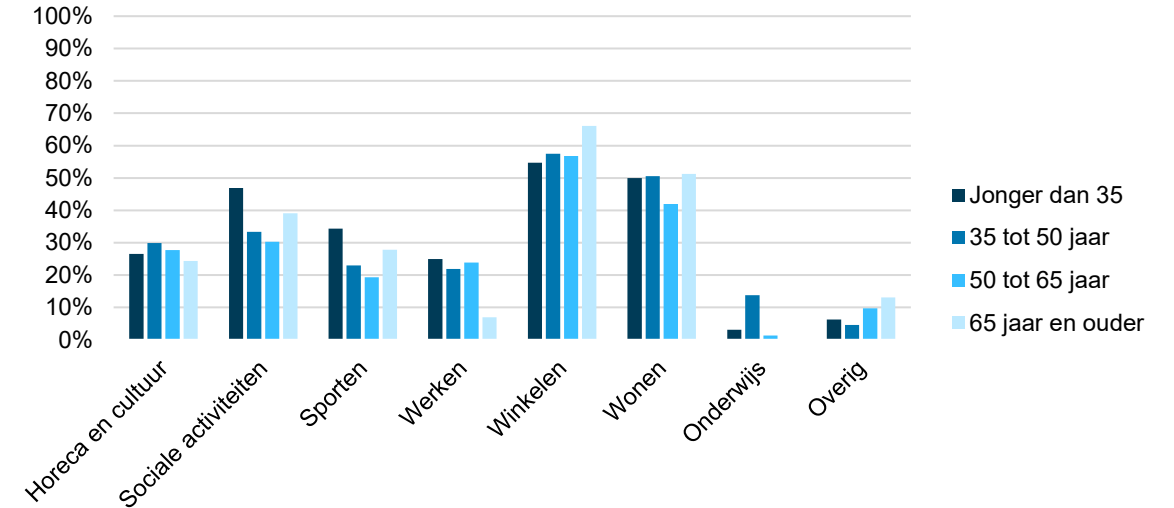


Waarvoor kom je naar de periferie?

Respondenten hebben verschillende redenen om naar de periferie te komen. Winkelen staat met 59% bovenaan, gevolgd door wonen (47%) en sociale activiteiten (35%). Ook sporten (25%) en werken (19%) zijn veelgenoemde redenen. Onder de optie overig werden zorg en doorreis (niet stoppen, maar simpelweg door de periferie rijden) vaak benoemd.

Opvallend is dat winkelen geen populaire optie is onder respondenten woonachtig in de binnenstad. Verder is de optie onderwijs weinig gekozen, dit heeft waarschijnlijk te maken met het relatief lage aantal jonge mensen dat de vragenlijst heeft ingevuld.

Aangezien respondenten bij deze vraag drie antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.

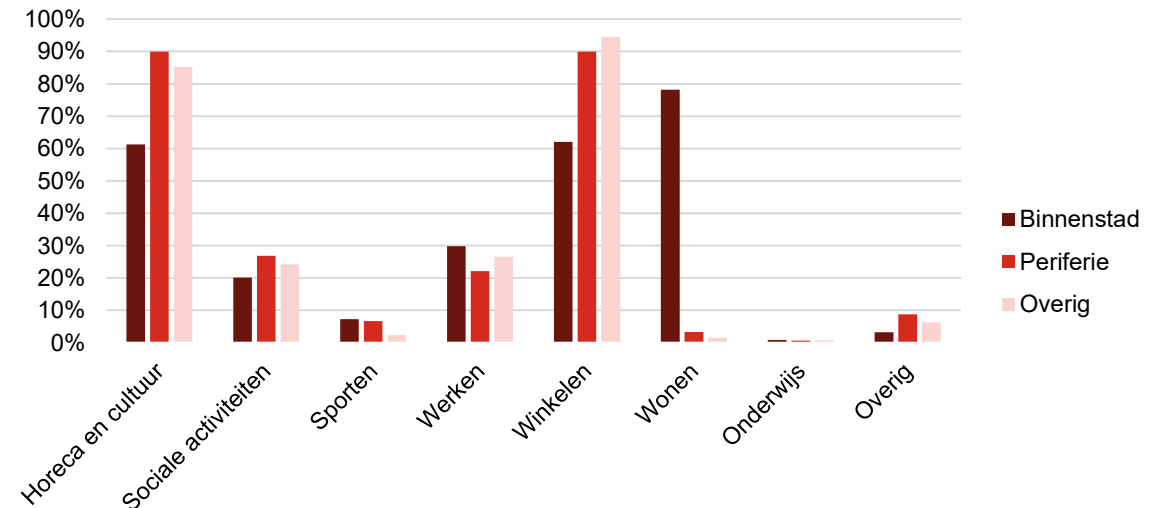
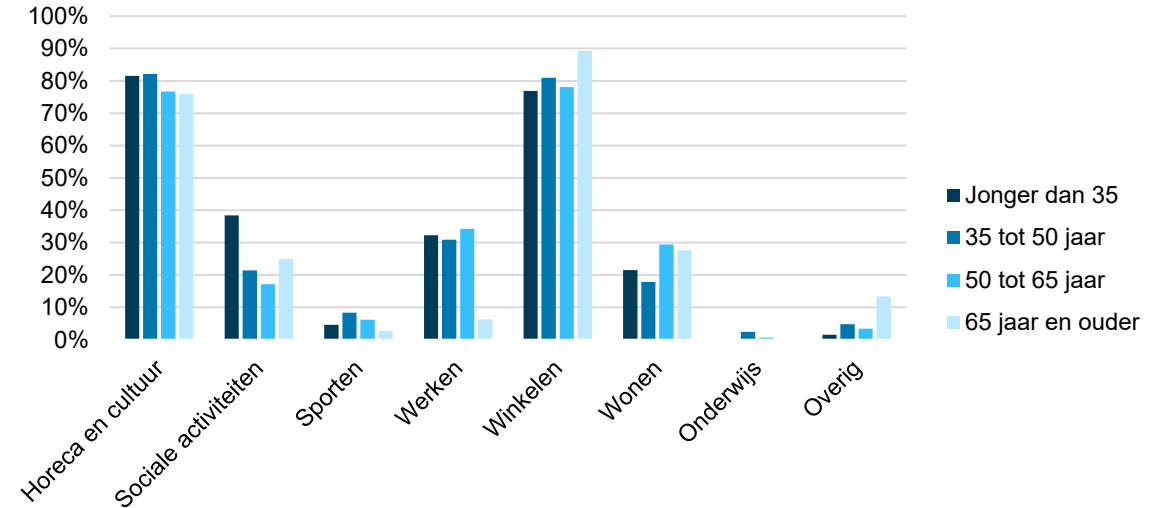


Waarvoor kom je naar de binnenstad?

Respondenten bezoeken de binnenstad het meest om te gaan winkelen (82%), gevolgd door horeca en cultuur (79%). Werken (26%), wonen (25%) en sociale activiteiten (25%) worden eveneens genoemd. Onder de optie overig werd veelal een bezoek aan de bibliotheek genoemd en het maken van een wandeling door de stad.

Opvallend is dat Horeca en cultuur en winkelen geen populaire activiteiten zijn voor respondenten die in de binnenstad wonen. Verder hebben respondenten jonger dan 35 jaar een relatief sterke voorkeur voor sociale activiteiten (38%). Onderwijs is opnieuw niet een veel gekozen optie. Zoals eerder al benoemd, kan dit te maken hebben met het relatief lage aantal jonge mensen dat de vragenlijst heeft ingevuld.

Aangezien respondenten bij deze vraag drie antwoorden mochten kiezen, zijn de percentages bij elkaar opgeteld meer dan 100%.



Reizigersprofielen

Op basis van de vragenlijst heeft elke respondent per reizigersprofiel een score tussen 0 en 100 gekregen. Een reizigersprofiel is onbekend als geen duidelijke voorkeur naar voren is gekomen. Alle scores zijn dan tussen 50 en 60. Eén op de zes respondenten (16%) heeft een onduidelijk reizigersprofiel.

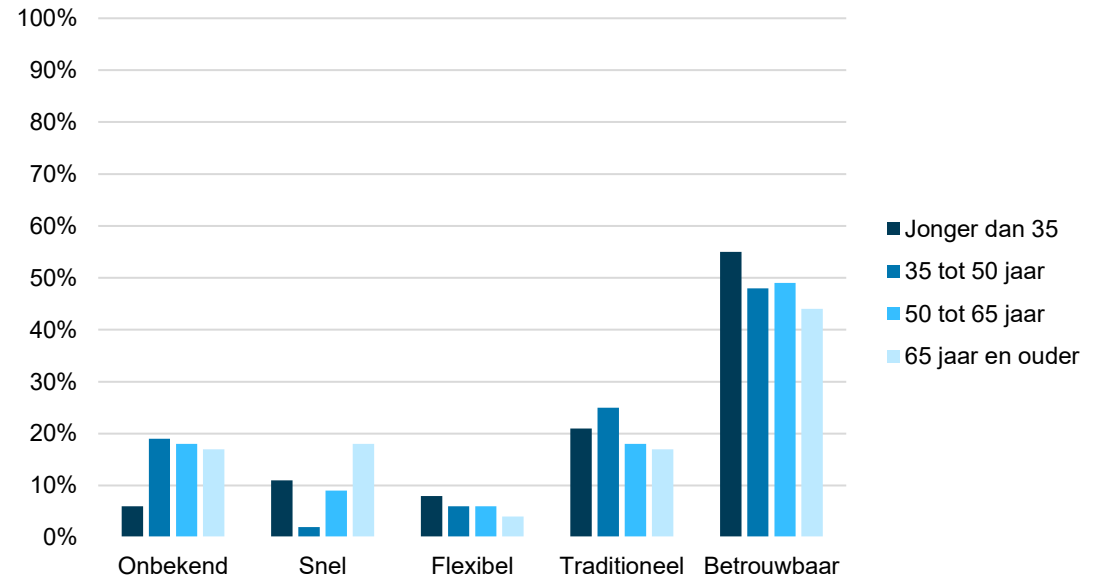
Bijna de helft van de respondenten (48%) valt in de categorie betrouwbare reiziger. Een betrouwbare reiziger wil vooral zekerheid. Zij vinden duidelijke en juiste informatie belangrijk. Voor hun is rust en zekerheid belangrijker dan snelheid.

Eén op de vijf respondenten (20%) valt in de categorie traditionele reiziger. Een traditionele reiziger houdt van rust en vertrouwde gewoontes. Zij vinden nieuwe regels of aanpassingen lastig, want zij hebben liever zekerheid en herkenbaarheid.

Eén op de tien respondenten (10%) valt in de categorie snelle reiziger. Een snelle reiziger kiest altijd voor de meest directe en tijdswinst opleverende optie. Regels en omwegen worden het liefst vermeden. Gemak en snelheid staan voorop en voelen als vrijheid. Respondenten van 65 jaar en ouder hebben vaker een snel reizigersprofiel dan respondenten tussen de 35 en 50 jaar.

Slechts 6% valt in de categorie flexibele reiziger. Een flexibele reiziger houdt van gemak. Zij passen zich makkelijk aan, staan open voor alternatieven en vinden het belangrijk dat ze snel en praktisch op hun bestemming komen.

Reizigersprofiel	Aantal	% van totaal
Betrouwbaar	207	48%
Flexibel	25	6%
Snel	44	10%
Traditioneel	85	20%
Onbekend	69	16%



Delen voetgangersgebied

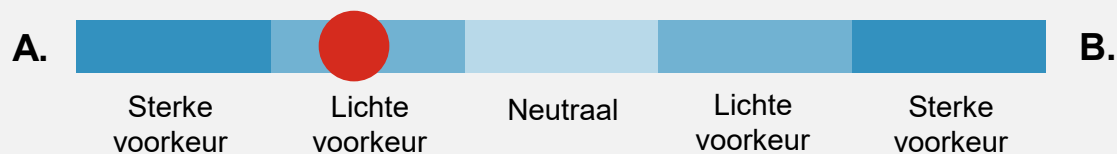
Met wie wil je het voetgangersgebied in de winkelstraten delen?

Als je het winkelgebied overdag deelt met fietsers, kunnen zij sneller door het centrum, maar het wordt ook drukker. Wil je dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers is, dan blijft het rustiger voor voetgangers. Maar fietsers moeten dan wel omrijden.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

of

B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om

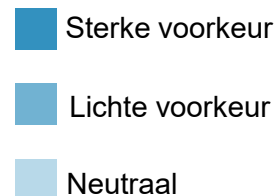


Gemiddeld genomen hebben de respondenten een **lichte voorkeur** voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn.

De meeste respondenten hebben een **sterke voorkeur** voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om



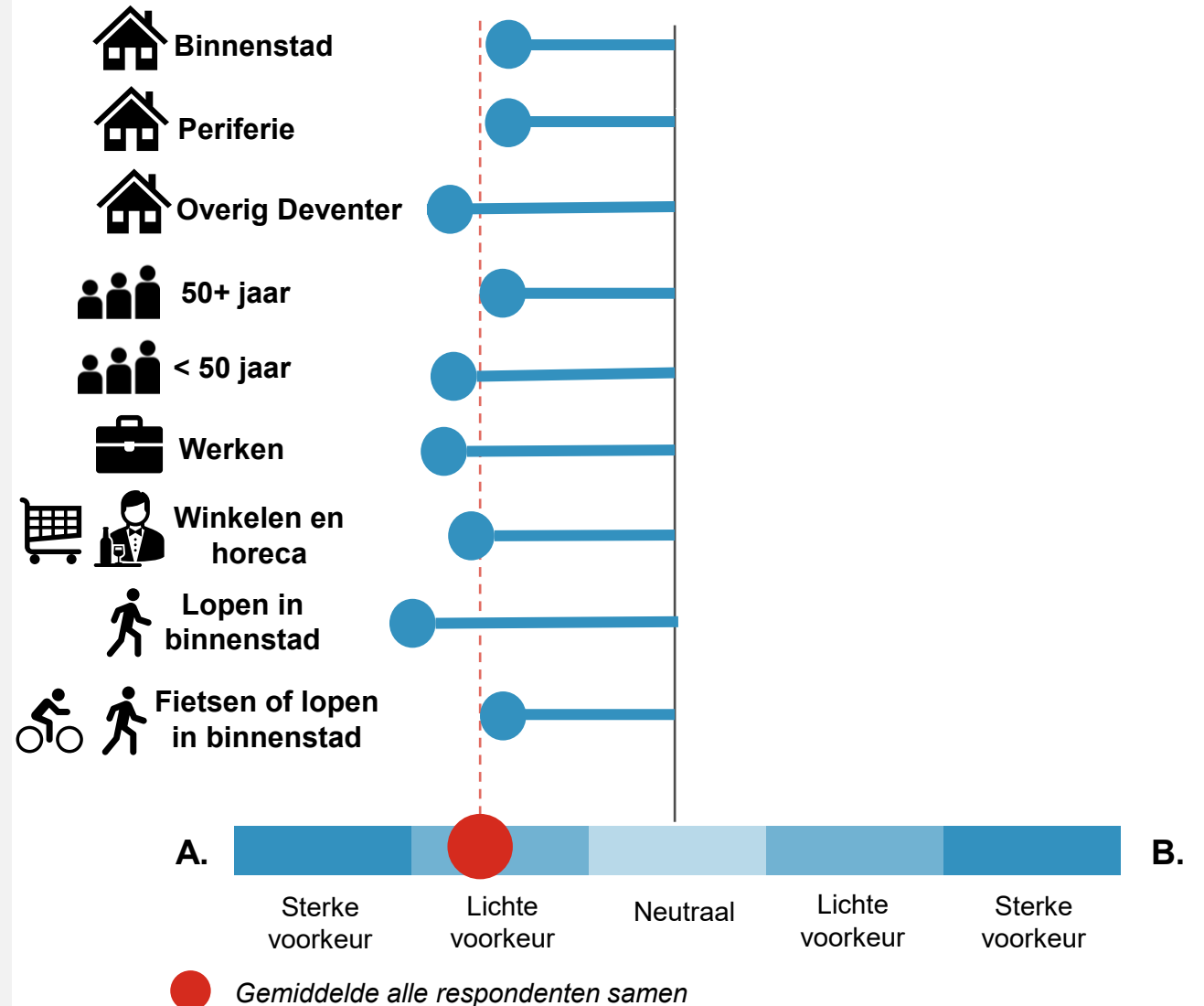
Delen voetgangersgebied

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad komen voor werk, winkels of horeca en of ze voornamelijk lopen of fietsen in de binnenstad.

Gemiddelde genomen is er een lichte voorkeur voor dat het winkelgebied overdag alleen voor voetgangers moet zijn. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die hebben aangegeven voornamelijk te lopen in de binnenstad. Deze voorkeur is het minst sterk voor respondenten die in de binnenstad wonen.

A. Winkelgebied moet overdag alleen voor voetgangers zijn, fietsers rijden om

B. Fietsers zijn overdag welkom in het winkelgebied, fietsers rijden niet om



Plek fietsen stallen

Welke plek vind jij geschikt om fietsen te stallen?

Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad betekent dat de binnenstad zelf vrij blijft voor voetgangers, maar fietsers moeten een stukje lopen. Het stallen midden in de binnenstad is makkelijk voor fietsers, maar zorgt voor drukte.

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad

of

B. Fietsen stallen direct in de binnenstad

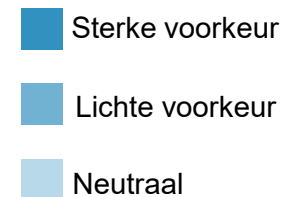
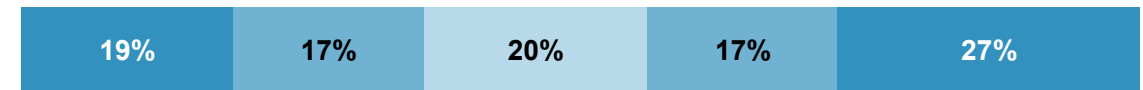


Gemiddeld genomen hebben de respondenten **geen voorkeur** voor de plek om fietsen te stallen.

Iets meer respondenten hebben een sterke voorkeur voor het stallen van fietsen direct in de binnenstad dan voor aan de rand van de binnenstad.

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad

B. Fietsen stallen direct in de binnenstad

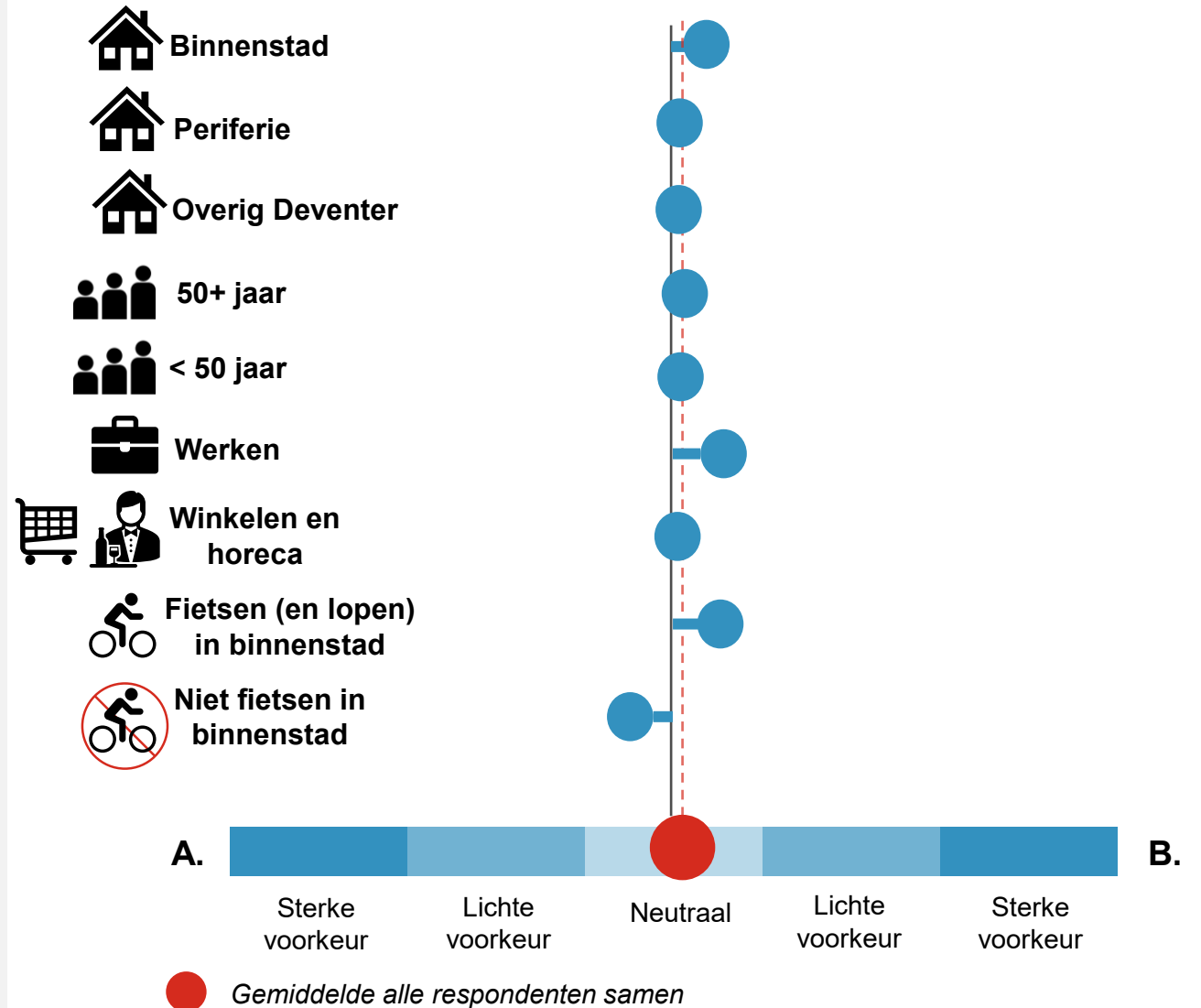


Plek fietsen stallen

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad komen voor werk, winkels of horeca en of ze fietsen in de binnenstad. Gemiddeld genomen hebben de respondenten geen voorkeur voor de plek om fietsen te stallen.

A. Fietsen stallen aan de rand van de binnenstad

B. Fietsen stallen direct in de binnenstad



Ruimte voor de bus

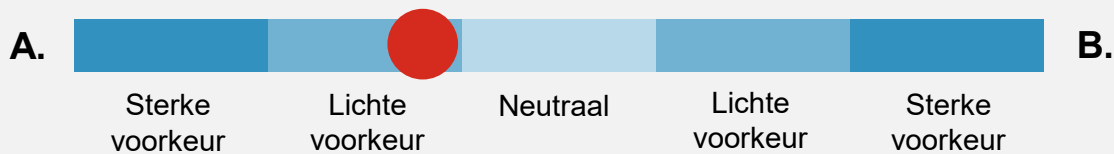
Mag de bus meer ruimte krijgen?

Meer ruimte voor de bus betekent dat we binnen de huidige ruimte goede oplossingen willen zoeken voor de bus, zodat het reizen met de bus sneller gaat. Het reizen met de auto zal dan langzamer gaan. Houden we de situatie zoals deze nu is, dan blijft het reizen met de bus en auto hetzelfde.

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

of

B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden

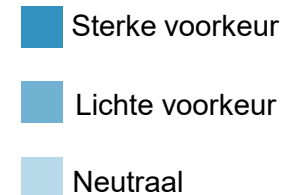
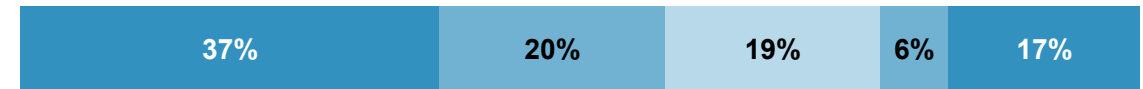


Gemiddeld genomen hebben de respondenten een **lichte voorkeur** voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto.

De meeste respondenten hebben een **sterke voorkeur** voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto.

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden



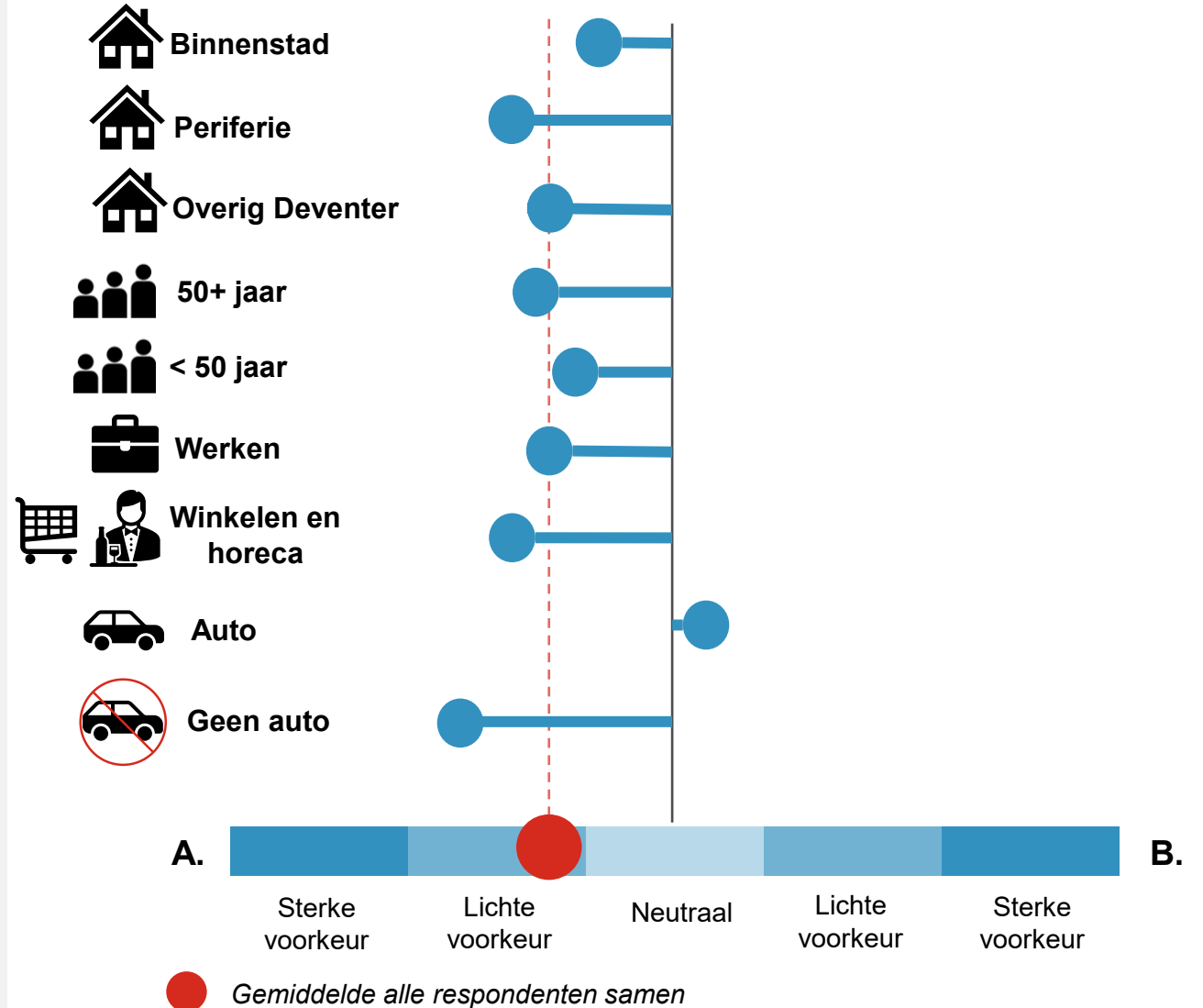
Ruimte voor de bus

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze auto rijden in de binnenstad of de periferie.

Gemiddelde genomen hebben de meeste respondenten een lichte voorkeur voor een kortere reistijd met de bus en een langere reistijd met de auto. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die niet met een auto reizen in de binnenstad of periferie. Deze voorkeur is het minst sterk voor respondenten die wel met een auto reizen in de binnenstad of periferie, zij reageren meer neutraal op de stelling over de reistijd met de bus.

A. Kortere reistijd voor de bus, langere reistijd met de auto

B. Zelfde reistijd met de auto en de bus houden



Deelvervoer pakken en neerzetten

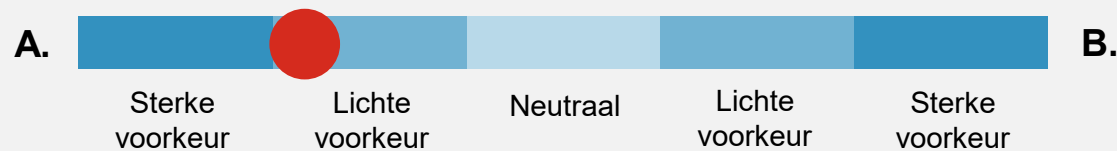
Waar wil jij deelvervoer pakken en neerzetten?

Meer deelvervoer in de binnenstad maakt het makkelijk te vinden en gebruiken, maar het kost ruimte op straat en kan zorgen voor een rommelig beeld. Als we het deelvervoer vooral aan de rand van het centrum plaatsen, blijft het netter en rustiger, maar gebruikers moeten een stukje lopen om een deelauto of fiets te pakken.

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

of

B. Deelvervoer overal beschikbaar voor pakken en neerzetten

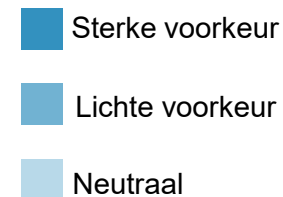


Gemiddeld genomen hebben de respondenten een **lichte voorkeur** voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken.

De meeste respondenten hebben een **sterke voorkeur** voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken.

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

B. Deelvervoer overal beschikbaar voor pakken en neerzetten



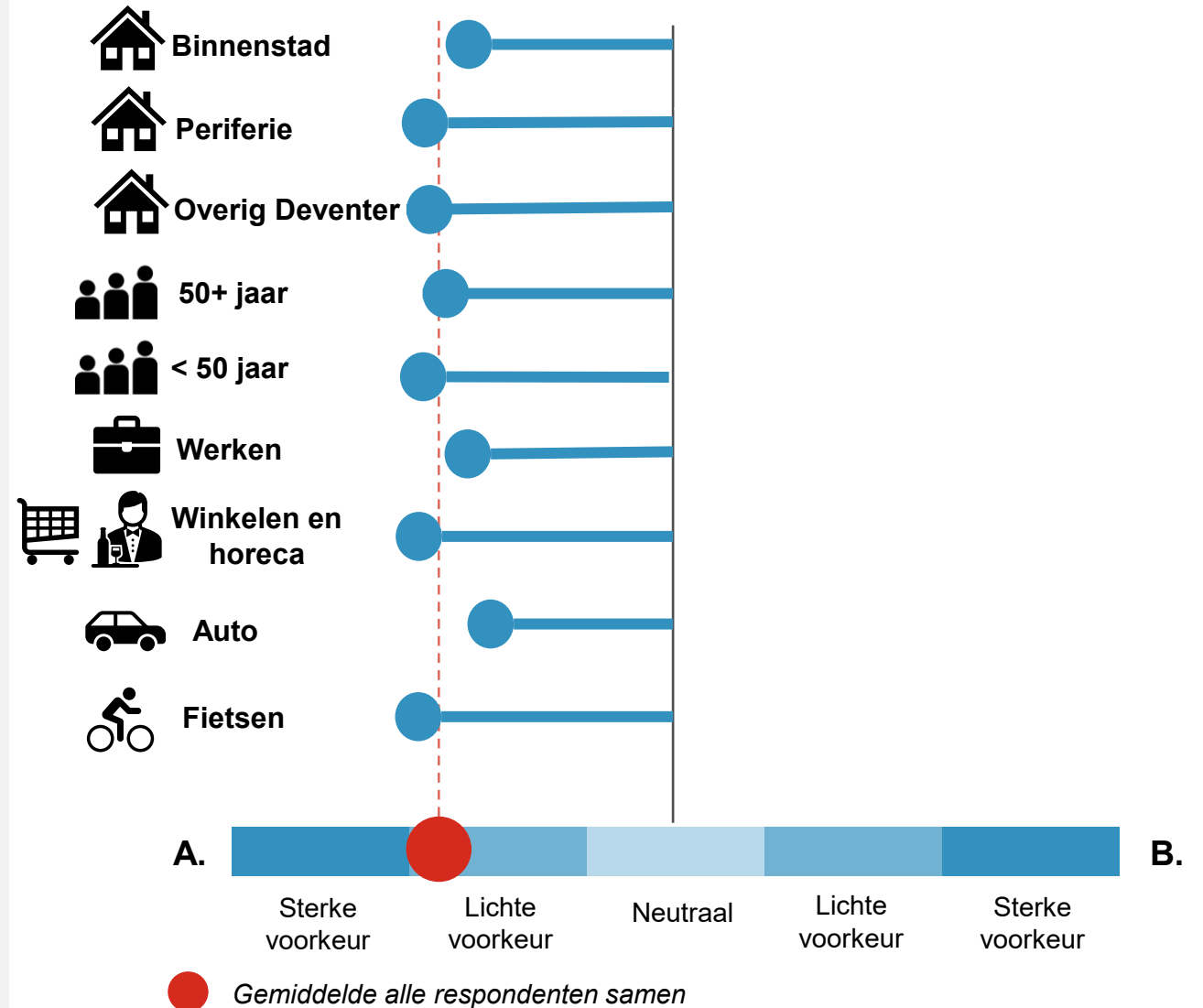
Deelvervoer pakken en neerzetten

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze fietsen en auto rijden in de binnenstad of de periferie.

Gemiddelde genomen is er een lichte voorkeur voor het pakken en neerzetten van deelvervoer op aangewezen plekken. Deze voorkeur is het sterkst voor de respondenten die hebben aangegeven voornamelijk te fietsen in de binnenstad of periferie. Deze voorkeur is het minst sterk voor de respondenten die met een auto reizen in de binnenstad of periferie.

A. Deelvervoer op aangewezen plekken pakken en neerzetten

B. Deelvervoer overall beschikbaar voor pakken en neerzetten



Indelen vrijgekomen ruimte

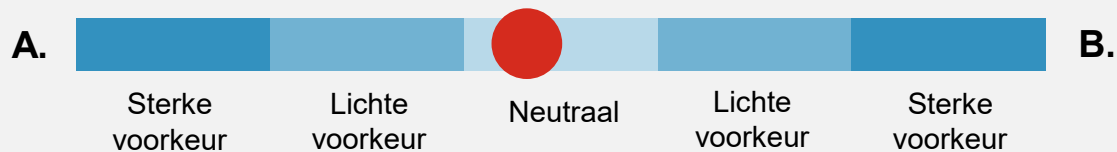
Hoe wil jij vrijgekomen ruimte indelen?

Door snelheidsverlaging toe te passen in de binnenstad en de wijken er direct omheen kunnen de wegen over het algemeen smaller gemaakt worden. Hierdoor wordt er ruimte 'vrijgespeeld'. Deze nieuw in te delen ruimte kan groen worden gemaakt of gebruikt worden voor andere vormen van vervoer, zoals een voet- of fietspad en op sommige plekken zelfs een busbaan.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

of

B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus

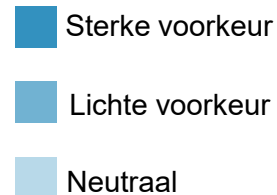
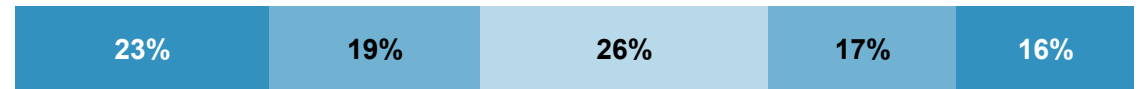


Gemiddeld genomen hebben de respondenten **neutraal** gereageerd over hoe ze willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld.

De **respondenten** hebben **verdeeld gereageerd** op hoe zij willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld. De meeste respondenten hebben geen sterke voorkeur voor wonen, groen verblijven en ontmoeten of voor het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus

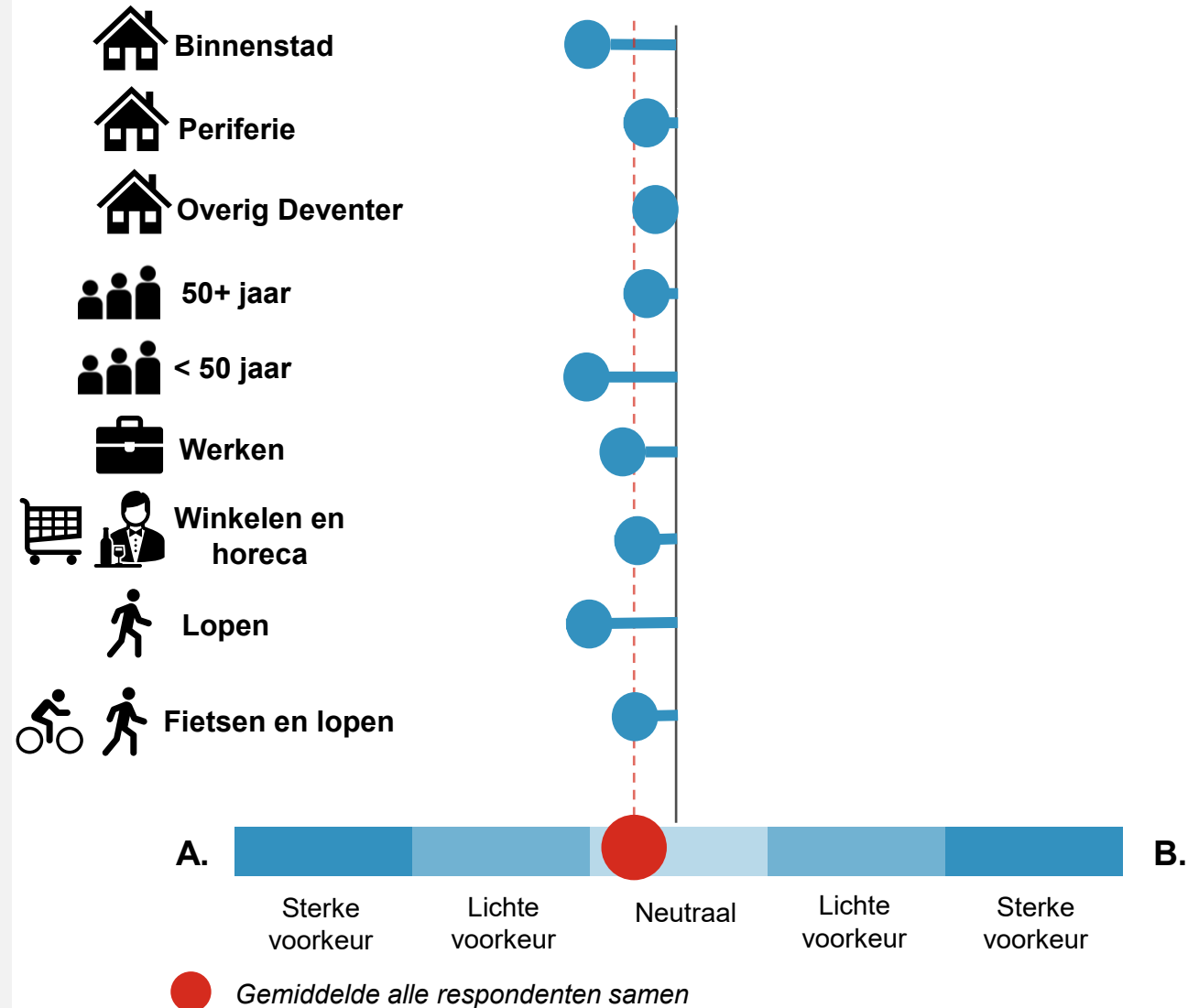


Indelen vrijgekomen ruimte

Hiernaast zijn de gemiddelde voorkeuren weergegeven per waar respondenten wonen, hun leeftijd, of ze naar de binnenstad of de periferie komen voor werk, winkels of horeca en of ze voornamelijk lopen of ook fietsen in de binnenstad of de periferie. Gemiddeld genomen hebben de respondenten neutraal gereageerd over hoe ze willen dat vrijgekomen ruimte wordt ingedeeld.

A. Wonen, groen, verblijven en ontmoeten

B. Het verbeteren van loop- en fietsverbindingen en de bus



Wil je ons nog iets laten weten?

1. Minder autoverkeer (49x)

“Het autoluw en later autovrij maken van de IJssel zou een prachtige ontwikkeling zijn om Deventer weer naar haar oorsprong te laten terugkeren.”

“Haal auto's verder uit de binnenstad, richt bijvoorbeeld een deel van de auto parkeerplaatsen aan de Verzetsslaan in voor fietsenstalling.”

“Ik vind dat er veel tijd en geld wordt besteed aan de P in het acroniem STOMP, terwijl ST het belangrijkste schijnen te zijn.”

2. Parkeren en parkeerkosten (44x)

“Maak ook de hele periferie onderdeel van vergunningzone en pak enorme overlast parkeren in de Voorstad en Zandweerd aan!”

“Ik zou het binnenkomende autoverkeer voor lang parkeren (dus werk en uitgebreid shoppen) zoveel mogelijk bij de A1 afvangen en vandaar met shuttlediensten naar de binnenstad, zoals bijvoorbeeld in Groningen. Dat scheelt veel verkeer en parkeerdruk.”

“Blijf rekening houden met parkeren, de betaalde P zone opschuiven zorgt voor krapte aan de randen van de betaalde zone.”

3. Verbetering openbaar vervoer (38x)

“De Worp is slecht bereikbaar met het ov, het zou een eigen bushalte moeten hebben. Het is de reden dat ik een auto heb aangeschaft.”

“Ik woon in de binnenstad. Parkeervergunning is niet mogelijk wegens appartement. Ik moet voor 5 uur in de ochtend naar werk, maar opties van openbaar vervoer naar auto parkeerplaatsen bestaan zo vroeg niet.”



Wil je ons nog iets laten weten?

4. Doorstroming en verkeersknelpunten (31x)

“Deventer groeit snel, zorg dat het niet vast loopt. Denk aan extra IJsselbrug.”

“Als de weg langs de IJssel ter hoogte van het centrum autovrij wordt gemaakt, wordt het verkeer binnen en net buiten de periferie extreem belast en minder veilig.”

“De periferie kan daar waar nodig (zie huidige knelpunten) verbreed worden met een flexibele 3e rijbaan, waarbij 's-ochtends het Deventer binnenkomende verkeer ook over de 3e rijbaan beschikt en 's-avonds het Deventer verlatende verkeer ook over deze 3e rijbaan beschikt.”

5. Fietsvoorzieningen (29x)

“Meer fietsen stalling en geen fietsen neerzetten in de winkelstraten. Voor rolstoelgebruikers is het heel lastig dat fietsen lukraak worden neergezet”

“Veel bewoners van de binnenstad missen een veilige fietsenstalling in de buurt!”

“Deventer heeft te veel 'fietsgoten', meer vrij liggende fietspaden aub.”

6. Bereikbaarheid/toegankelijkheid met auto (21x)

“Sla niet door en maak de stad niet onbereikbaar voor auto's. Leefbaar en bereikbaar is ook belangrijk voor economisch klimaat. Bedrijven en ondernemers moeten er kunnen komen, net als mensen die gebonden zijn aan auto om welke reden dan ook.”

“Voor de horeca en winkeliers is de snelle en makkelijke bereikbaarheid van belang. Dus ophouden met alle ideologische dingen en vooral hierop inzetten voordat de binnenstad alleen nog maar leegstand kent.”



Overige constatering en overwegingen

- 34 respondenten (8%) hebben op de stellingen gereageerd door de schuifbalk volledig naar links of rechts te verschuiven. 65% van deze respondenten is 50 jaar of ouder. Daarnaast hebben 25 respondenten (6%) op de stellingen gereageerd door de schuifbalk bij iedere stelling in het midden te laten staan. 75% van deze respondenten is 50 jaar of ouder. Het lijkt erop dat de stellingen uit de keuzewijzer niet voor iedereen duidelijk waren, met name niet voor respondenten van 50 jaar of ouder.
- Voor een aantal respondenten (~3%) leek het verschil tussen de binnenstad en de periferie niet duidelijk. Zo worden er bij de vraag “*Wat vind je passen bij een gastvrije en leefbare periferie?*” antwoorden gegeven waarbij straten en gebieden worden genoemd die officieel in de binnenstad vallen. Een veel voorkomend voorbeeld is de Welle of het Witteveen & Bos gebouw.
- Op basis van de ingevulde postcode zouden 126 respondenten in de binnenstad wonen. Van deze groep geven slechts 96 respondenten (76%) aan dat zij vaak in de binnenstad komen omdat zij daar wonen. Daarnaast blijkt uit de postcodegegevens dat 155 respondenten in de periferie wonen, maar slechts 123 van hen (79%) geven aan dat zij hier vaak komen omdat zij hier woonachtig zijn. Wellicht begreep niet iedereen de vraag of wouden respondenten liever aangeven dat ze ook in de binnenstad of de periferie komen om andere redenen, zoals winkelen, werken of gebruik te maken van de horeca.

Colofon

Gemeente Deventer

Vakgroep Kennis en Verkenning

Team Digitalisering en Data

Februari 2026