

Rapportage inwonersonderzoek herijking Beleidskader

Een beeld van het mobiliteitsgedrag, de onderliggende motieven en de veranderingsbereidheid van reizigers in de Vervoerregio Amsterdam

Opdrachtgever	Uitgevoerd door	Versie	Datum	Onze referentie
Vervoerregio Amsterdam	Moventem Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding	*DEFINITIEF*	*06-04-2023*	*21358*



Inwonersonderzoek herijking beleidskader

Moventem
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

Projectteam:

[redacted]

Begeleiding Opdrachtgever:

[redacted]

Moventem BV
T 0575 84 3738
E info@moventem.nl
W www.moventem.nl

Opdrachtgever

VOA | Vervoerregio Amsterdam

Moventem werkt conform de Gedragscode voor Onderzoek & Statistiek van de Nederlandse Marktonderzoek Associatie (MOA) en mag het Fair Data Keurmerk voeren, waarmee wordt aangetoond dat op verantwoorde wijze met data en persoonsgegevens wordt omgaan. Tevens is Moventem aangesloten bij de Europese Vereniging voor Marktonderzoek (ESOMAR) en wordt voldaan aan de Internationale Code voor Markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. Dit rapport is met grote zorg samengesteld. Desondanks kan het voorkomen dat informatie fout en/of onvolledig is. Moventem is niet aansprakelijk voor enige directe of indirecte schade die zou kunnen ontstaan door het gebruik van de aangeboden informatie.

MOA
Center for Information Based Decision Making & Marketing Research

ESOMAR WORLD RESEARCH ESOMAR MEMBER

Klikbare navigatiebalk

Inhoud

Managementsamenvatting 4

1 Inleiding 15

1.1 Aanleiding 16
1.2 Hoofdvragen 17
1.3 Vragenlijst 17
1.4 Dataverzameling en respons 18
1.5 Representativiteit (spreiding) 19
1.6 Leeswijzer 19

2 Resultaten 20

2.1 Profiel respondenten 22
2.2 Huidig reisgedrag 23
2.3 Keuzeredenen 25
2.4 Veranderingsbereidheid 28
2.5 Brede welvaart 33
2.6 Dilemma's en beleidskeuzes 47

Bijlagen 57

Moventem
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

Management samenvatting

Management samenvatting

Hieronder worden de belangrijkste bevindingen van het onderzoek beschreven.

Hoe reist de doelgroep?

Aan iedereen die reist binnen de regio, is gevraagd welke vervoermiddelen zij (over het algemeen) gebruiken. Hierbij konden meer antwoorden gegeven worden. Vervolgens is specifiek gevraagd naar het hoofdvervoermiddel (waarmee de meeste kilometers worden afgelegd). Opvallend is dat de grootste groep (61%) zegt met de metro of auto te reizen, gevolgd door de bus (60%).

Voor bijna een derde van de respondenten geldt dat zij de auto het meest gebruiken, gevolgd door de fiets en de bus. De motor wordt (zeer) beperkt gebruikt: 2% rijdt wel eens op de motor, minder dan 1% heeft de motor als hoofdvervoermiddel. Het ov-gebruik onder jongeren (<35 jaar) is met 51% relatief hoog, terwijl deze leeftijdsgroep onder gemiddeld reist met de auto.

De grootste groep respondenten (43%) reist voornamelijk met sociaal/recreatieve doeleinden, gevolgd door van/naar werk met 34%. Van/naar school komt met 2% weinig voor binnen de steekproef.

Deze verdeling is in lijn met de relatief hoge leeftijd van de respondenten. We zien dat sociaal/recreatieve reizen onder de 65-plussers relatief veel wordt genoemd.

Van alle respondenten heeft 7% maar één vervoersmiddel aangevinkt. Meer dan de helft gebruikt vier vervoersmiddelen of meer, waarbij ov al samen genomen is. Met name reizigers jonger dan 35 jaar, inwoners van regio Amsterdam en hoger opgeleiden reizen multimodaal.

Aanbod (reis)mogelijkheden

Voor een kleine groep respondenten (slechts 31) geldt dat zij wel wonen in de Vervoerregio, maar er niet reizen. Zij geven voornamelijk aan geen behoefte/reden te hebben om er te reizen. Dit zijn met name ouderen. Een nog kleiner aantal (9 respondenten) zegt niet te kunnen reizen. Binnen dit onderzoek hebben we ons niet specifiek gericht op kwetsbare doelgroepen, maar binnen de onderzochte populatie heeft nagenoeg iedereen voldoende reismogelijkheden om te kunnen reizen en deel uit te kunnen maken van de samenleving.

Management samenvatting

(E-)fietsers

Door de 248 respondenten die de (e-)fiets als hoofdvervoersmiddel gebruiken, wordt als redenen hiervoor hoofdzakelijk praktisch (76%), flexibiliteit (75%) en comfort (54%) genoemd. Met name in de regio Amsterdam worden de verschillende redenen meer genoemd. In Noord is de motivatie om met de (e-)fiets te reizen in verband met het milieu lager dan in de andere regio's.

Onder de jongere doelgroep (<35 jaar) spelen kosten, gewoonte en snelheid een grotere rol in de motivatie om hoofdzakelijk met de (e-)fiets te reizen. Plezier van fietsen noemt deze groep significant minder vaak als reden. Flexibiliteit, milieu en praktisch vormen bovengemiddelde motivaties voor respondenten van middelbare leeftijd om met de (e-)fiets te reizen. 65-plussers noemen vooral privacy, leuk en noodzaak vanwege fysieke beperking als motivator.

ov-reizigers

De 298 respondenten die voornamelijk met het ov reizen noemen praktisch (52%), comfort (39%) en snelheid (36%) als hoofdzakelijke motivatie. Praktisch wordt in Noord relatief vaak als reden genoemd. Onder de jongere respondenten (<35 jaar) spelen bovenstaande aspecten in grotere mate mee. Onder de respondenten van middelbare leeftijd vormen praktisch en comfort de belangrijkste redenen. 65-plussers noemen vooral praktisch als reden. Bij hoger opgeleiden spelen vooral de aspecten kosten, gewoonte, snelheid, milieu, flexibiliteit en comfort een rol. Lager opgeleiden geven vooral privacy, leuk en noodzaak vanwege fysieke beperkingen op als reden om het meest met het ov te reizen.

Management samenvatting

Automobilisten

Respondenten die voornamelijk met de auto reizen zijn het vooral eens met stellingen over flexibiliteit ('dankzij de auto kan ik gaan en staan waar ik wil'), gevolgd door afhankelijkheid ('ik kan niet zonder mijn auto') en plezier ('ik vind autorijden leuk'). Ruim twee derde van de automobilisten is het (zeer) eens met de stelling dat autorijden duur is. De hoge mate van ervaren autoafhankelijkheid blijkt ook uit het feit dat 71% het (zeer) oneens is met de stelling 'Ik hoef niet per sé een eigen auto, een deelauto is ook goed'.

Inwoners uit de regio Amsterdam vinden autorijden minder leuk dan inwoners van regio Zuid en Noord. De hoeveelheid stress als gevolg van autorijden is het laagst in regio Zuid. De ervaren autoafhankelijkheid is eveneens het hoogst in regio Zuid.

Respondenten van middelbare leeftijd ervaren relatief veel stress van autorijden, 65+ relatief weinig. Respondenten van middelbare leeftijd willen de auto relatief vaker laten staan in verband met het milieu. Eigen bezit is zowel onder de jongeren als respondenten van middelbare leeftijd niet perse noodzakelijk, beide groepen staan relatief meer open voor bijvoorbeeld deelauto's. Het geschetste beeld van de respondent van middelbare leeftijd komt terug bij hoger opgeleiden: Relatief meer stress, minder autogebruik en zij staan meer open voor deelauto's.

We hebben gevraagd naar redenen om de auto vaker te laten staan. Voor bijna alle redenen waar men uit kon kiezen geldt dat deze voor een meerderheid niet of een beetje meespelen. Voorwaarden om de auto (vaker) te laten staan, zijn met name korte reistijd en een betere ov. Er is geen duidelijk verschil zichtbaar tussen de verschillende deelregio's. Slechts 16% van de automobilisten heeft desondanks nog nooit een alternatief overwogen.

Management samenvatting

Openheid en mogelijkheid voor alternatieven auto

Van alle automobilisten zegt 54% anders te **willen** reizen en 49% zegt anders te **kunnen** reizen. Voor circa 1 op de 4 automobilisten geldt dat zij niet anders willen én kunnen reizen.
Respondenten die anders willen én kunnen reizen, zijn met name jonger dan 65 jaar en relatief hoog opgeleid. De verschillen tussen de regio's zijn minimaal.

De groepen die **anders willen reizen**, staat relatief vaak open voor deelvervoer. Men heeft relatief veel redenen om de auto te laten staan, met name vanwege het milieu en geldbesparing. Deze groepen vinden autorijden niet significant minder leuk dan gemiddeld. Onder dit deel van de respondenten zien we verder dat kosten, snelheid en noodzaak vanuit het werk een relatief grote rol spelen bij de keuze voor de auto.

Voor de reizigers die **anders willen én kunnen reizen**, spelen zowel milieu, drukte op de weg, kostenbesparing en een kortere reistijd een relatief grote rol. Dit segment heeft alle andere modaliteiten bovengemiddeld overwogen (behalve de motor en brommer). Met name het ov en vaker thuiswerken zijn vaak overwogen.

Voor de respondenten die wel **anders willen reizen maar dit niet kunnen**, speelt met name beter ov een relatief grotere rol. Drukte op de weg daarentegen relatief een kleinere rol. Onder deze respondenten zijn, op het ov en de deelauto na, alternatieve modaliteiten onder gemiddeld overwogen.

Management samenvatting

Tevredenheid reizen in de regio

Twee derde (67%) van alle inwoners is (heel) tevreden over het reizen in, van of naar de woongemeente. Een nog grotere groep (83%) is (heel) tevreden over hun woon-/ leefomgeving. Inwoners van regio Noord zijn iets minder tevreden over het reizen in de woongemeente (59%). Er is nagenoeg geen verschil tussen de regio's als het gaat over de tevredenheid met het gebied/ dorp/ wijk waar de inwoner woont. Ruim 60% kan reizen hoe en wanneer zij dat willen, voor circa 1 op de 5 inwoners geldt dat niet. De verschillen tussen de regio's zijn minimaal. In Amsterdam kan circa 19% niet reizen wanneer zij dat wil, tegenover 23% in de andere twee regio's.

Brede mobiliteitswelvaart in de Vervoerregio

Met het onderzoek is niet alleen een beeld opgehaald van de ervaren kwaliteit van het reizen zelf, het geeft ook zicht op de gevolgen van mobiliteit op het dagelijks leven van inwoners. Hiervoor is een aantal stellingen voorgelegd die vertaald zijn uit de dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit zoals het Planbureau voor de Leefomgeving die heeft benoemd in haar studie uit 2021 (Snellen et al, 2021).

Deze stellingen zijn door de respondenten beoordeeld aan de hand van een vijfpunts Likertschaal. Niet elke stelling is door alle respondenten ingevuld. Zo zijn stellingen over de leefomgeving alleen aan inwoners voorgelegd. Mensen die wel werken, maar niet wonen in de regio hebben stellingen beantwoord over de werkomgeving. Stellingen over het ov zijn alleen beantwoord door mensen die (weleens) met het ov reizen, etc. Op de volgende pagina staan enkele opvallende uitkomsten beschreven per dimensie.

Management samenvatting

Algemeen

Gemiddeld is men (licht) positief over het wonen en het reizen in de Vervoerregio. Tussen de verschillende regio's zijn geen significante verschillen te zien.

Bereikbaarheid

Wat direct opvalt is dat de drukte op de wegen, fietspaden en in het ov relatief slecht worden beoordeeld. In regio Amsterdam worden deze zaken het slechtst beoordeeld, regio's Noord en Zuid 'scoren' iets minder slecht op dit vlak. Tegelijkertijd wordt de betrouwbaarheid van de reis gemiddeld genomen licht positief beoordeeld. In regio Zuid wordt het aantal reismogelijkheden relatief laag beoordeeld ten opzichte van de andere regio's.

Leefomgeving

De mate waarin men overlast ervaart van het verkeer, is significant hoger dan de mate waarin men zelf overlast zegt te veroorzaken door de manier waarop men reist. Het verschil tussen deze twee items is in regio Amsterdam het grootst.

De stellingen over ruimtegebruik voor groen, wegen en parkeren in de leefomgeving behoeven enige toelichting. Hierbij staat 1 voor 'veel te weinig' en 5 voor 'veel te veel'. Kortgezegd vindt men gemiddeld genomen dat in de buurt waar men woont (iets) te veel ruimte wordt gebruikt voor wegen en parkeren en te weinig voor groen.

Gezondheid

De items over gezondheid worden overwegend positief beoordeeld. De luchtvervuiling in het woongebied en het reizen om fit te blijven scoren minder goed. Regio Noord is onder gemiddeld tevreden over de hoeveelheid beweging, het gezond voelen en plezier tijdens het reizen.

Veiligheid

De sociale veiligheid van de buurt wordt relatief positief beoordeeld. De verkeersveiligheid scoort minder goed, waarbij opvalt dat de verkeersveiligheid in de buurt iets beter scoort dan in de gemeente waarin men woont. Dit geldt met name in regio Amsterdam. De veiligheid voor kinderen om naar school te fietsen wordt relatief weinig positief beoordeeld, maar zit gemiddeld op 'neutraal'.

Management samenvatting

Uitsplitsing welvaartsaspecten naar (hoofd)modaliteit

We zien vooral verschillen in de beoordeling van de items onder Gezondheid. (E-)fietsers zijn significant positiever dan automobilisten over de bijdrage van hun reizen aan de hoeveelheid beweging en (daarmee) hun fitheid en gezondheid.

Ov-reizigers en fietsers zeggen in mindere mate overlast te veroorzaken door hun reisgedrag dan automobilisten. Ook zien we dat (e-)fietsers bovengemiddeld vinden dat er te veel ruimte is voor wegen en parkeerplekken. Bij automobilisten zien we het omgekeerde. Automobilisten vinden in iets mindere mate dat er te weinig ruimte is voor groen en zijn net iets positiever over het gemak waarmee men kan reizen vanuit de woonomgeving dan .

Automobilisten zijn minder tevreden dan de andere respondenten over het reizen in, van of naar de gemeenten waarin men woont (tevredenheid reizen). Verder valt op dat automobilisten en ov-reizigers iets minder negatief zijn over de drukte op de wegen dan (e-)fietsers.

Verder zien we dat automobilisten gemiddeld iets minder tevreden zijn over de reismogelijkheden. ov-reizigers zijn minder positief over de betrouwbaarheid van het reizen dan gemiddeld. Voornamelijk (e-)fietsers ervaren vrijheid van reizen in de eigen omgeving.

Tussen de verschillende regio's zitten weinig verschillen, afgezien van de beoordeling van drukte op fietspaden.

Management samenvatting

Dilemma's positieve en negatieve gevolgen van mobiliteit.

Om gerichte input op te halen voor beleidskeuzes, is de respondenten een aantal dilemma's voorgelegd. Om voor- of tegenstanders te 'testen' hebben we na het hoofddilemma telkens een vervolgvraag gesteld in de trant van: vind je dit nog steeds als…?'. De uitkomsten van de hoofd- en vervolgstellingen staan hieronder in grote lijnen beschreven, opeenvolgend van het grootste aandeel voorstanders.

Kinderen moeten zelf kunnen fietsen naar school (98% eens)

Drie kwart van de tegenstanders gaat alsnog overstag als niet kunnen fietsen leidt tot minder gezonde en zelfstandige kinderen. Onder de voorstanders blijft 72% bij dezelfde mening als dit zou betekenen dat de wegen rond scholen (tijdelijk) afgesloten worden voor autoverkeer rond de start- en eindtijden van de scholen. Dat is 63% van alle respondenten. In regio Noord zijn alle respondenten het eens met de stelling. In Amsterdam geldt dit voor 96%.

Ik vind dat bussen in de bebouwde kom moeten blijven (89% eens)

Onder de voorstanders vindt 92% nog steeds dat de bus in de bebouwde kom moet blijven, ook al is de bus dan langer onderweg. De tegenstanders zijn meer verdeeld: een kleine meerderheid blijft ook tegenstander als hierdoor verder moet worden gelopen naar de halte. In regio Amsterdam zijn iets meer voorstanders (90%), in regio Zuid iets minder (87%) dan gemiddeld.

De kwaliteit van de lucht moet beter (87% eens)

Voorstanders zijn verdeeld over de vervolgstelling: een kleine meerderheid (54%) vindt dat diesel- of benzineauto's moeten worden geweerd uit de woonwijken. Ook tegenstanders zijn verdeeld over hun vervolgvraag: De helft is nog steeds tegen als dat betekent dat meer mensen last krijgen van astma of andere longaandoeningen. Regio Noord ligt het aandeel voorstanders op de hoofdstelling het laagst, maar nog altijd 82%).

Management samenvatting

Er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers (79% eens)

Van de voorstanders vindt 80% dat dit ten koste mag gaan van ruimte voor de auto, niet van groen. Twee derde van de tegenstanders vindt dit nog steeds niet als dit uiteindelijk ten koste gaat van autoparkeerplaatsen. Onder automobilisten is het aandeel tegenstanders met 33% relatief hoog, datzelfde geldt voor regio Zuid (26%). Van degenen die drukte op de autoweg ervaren, vindt nog steeds het merendeel dat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers moet komen, wederom vooral ten koste van ruimte voor de auto. Dit geldt wel met name voor automobilisten die alternatieven, waaronder de fiets, overwegen.

De maximumsnelheid in de bebouwde kom moet overal omlaag naar 30km/h (66% eens)

Bijna de helft vindt dit nog steeds als dit leidt tot een langere reistijd. Een nipte meerderheid van de respondenten die in eerste instantie tegen is, is dat niet meer als dit leidt tot meer verkeersongevallen. Inwoners uit Amsterdam zijn het relatief meer eens met deze stelling dan in andere regio's (73%). Jongere respondenten zijn onder gemiddeld eens. Respondenten die meer verkeersoverlast ervaren, zijn het vaker eens zijn met de stelling.

Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk (63% eens)

Drie kwart van de voorstanders vindt dat dit ten koste mag gaan van het aantal parkeerplekken. Van de tegenstanders vindt een nipte minderheid (44%) dat dit ten koste mag gaan van de luchtkwaliteit. Het aandeel voorstanders is relatief groot in regio Noord. We zien verder dat het aandeel voorstanders groot is onder respondenten die vinden dat er te veel parkeerplekken, te veel autowegen en te weinig groen in hun leefomgeving is (resp. 83%, 84% en 92%).

Er moet meer ruimte komen voor spelende kinderen in mijn wijk (56% eens)

De helft van de tegenstanders blijft ook bij het standpunt als dit ongelukken voorkomt. Driekwart van de voorstanders zou hier parkeerplekken voor opgeven.

Auto's moeten geweerd worden uit het centrum van de steden/dorpen (behalve doelgroepenvervoer) (56% eens)

98% van de voorstanders vindt dit nog steeds als men hierdoor te voet/ met de fiets/ ov door het centrum moet. Tegenstanders zijn meer verdeeld, 73% blijft tegenstander, ook als de wijk daardoor minder veilig is.

Management samenvatting

Als inwoners het mochten zeggen…

Hieronder staan enkele opvallendheden beschreven van thema's waarin respondenten zouden investeren.

Een ruime meerderheid van alle respondenten heeft minimaal één van de drie aspecten m.b.t. ov (Meer/ makkelijker/ goedkoper ov) aangevinkt. 55% heeft meer ruimte voor de fiets en/of de voetganger aangevinkt, waar in regio Zuid dit laatste aandeel lager is dan in de andere regio's. Eén derde zou investeren in de nabijheid van voorzieningen, een vergelijkbaar aandeel zou dit doen voor verbetering van verkeersveiligheid. Relatief weinig respondenten kiezen ervoor om te investeren in (meer wegen aanleggen voor) de auto.

Moventem
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

1 INLEIDING

1 Inleiding

Deze rapportage beschrijft de opzet en uitkomsten van een kwantitatief onderzoek onder inwoners en bezoeker van de gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de herijking van het Beleidskader.

1.1 Aanleiding

De Vervoerregio Amsterdam (de Vervoerregio) is bezig met een herijking van de Beleidsnota die in 2017 is vastgesteld. Hierbij was een nadrukkelijke wens om de inwoners en bezoekers van de regio te betrekken. Hiertoe heeft Moventem een kwantitatief onderzoek opgezet en uitgevoerd onder deze doelgroep.

Het onderzoek is bedoeld om richtinggevende keuzes voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren te toetsen aan de doelgroep. Het onderzoek geeft een beeld van het huidige reisgedrag, de onderliggende motieven en de veranderingsbereidheid. Ook is nadrukkelijk ingezoomd op de gevolgen van mobiliteit, bijvoorbeeld op de ruimtelijke ordening, de luchtkwaliteit en gezondheid. Tot slot is de doelgroep een aantal mobiliteitsdilemma's voorgelegd.



De gemeenten in het onderzoeksgebied

1.2 Hoofdvragen

Dit onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de mensen die in het gebied wonen en/of (wel eens) over de corridor reizen. Op voorhand zijn de volgende hoofdvragen geformuleerd:

1. **Hoe reist de doelgroep nu in de regio en hoe ervaren zij deze reizen?**

2. **Hoe ervaren zij de leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid van de regio op dit moment (hoe is het gesteld met de brede welvaart)?**

3. **Hebben zij voldoende (reis)mogelijkheden om onderdeel te kunnen zijn van de samenleving?**

4. **Welke keuzes maken zij om de positieve gevolgen van mobiliteit te vergroten en de negatieve te verkleinen?**

1.3 Vragenlijst

Deze hoofdvragen zijn vertaald in een vragenlijst met de volgende blokken:

- Enkele vragen om de doelgroep te selecteren en te segmenteren, zoals dagelijkse bezigheid, woongemeente en indien van toepassing gemeente waar men werkt of naar school gaat. Ook zijn hier vragen gesteld over de mate waarin en de manier waarop men in het onderzoeksgebied reist
- Een aantal vragen naar de beoordeling van de mobiliteits-gerelateerde dimensies van Brede Welvaart
- Een verdiepend vragenblok over de huidige invulling van mobiliteit en de achterliggende redenen daarvoor
- Een blok waarin 7 mobiltieitsdilemma's zijn voorgelegd.
- Tot slot zijn enkele vragen opgenomen naar de achtergrondkenmerken van de respondenten in kaart te brengen

1.4 Dataverzameling en respons

De dataverzameling heeft eind november/ begin december plaatsgevonden. Er is via verschillende kanalen geworven:

- Het online Reizigerspanel Vervoerregio Amsterdam ;
- Een online consumentenpanel met Nederlanders die tegen een kleine vergoeding deelnemen aan enquêtes over diverse onderwerpen;
- Een oproep via diverse social media kanalen van de Vervoerregio en haar partners (zie screenshot hiernaast).

Het onderzoek is door 874 respondenten ingevuld en geeft een statistisch verantwoord beeld van de totale doelgroep.

De uitkomsten kunnen met 95% betrouwbaarheid en een maximale foutmarge van 3,4% worden gegeneraliseerd. Wanneer we uitspraken doen over deelsegmenten binnen de steekproef (bijvoorbeeld alleen de ov-reizigers) geven de resultaten een minder nauwkeurig, maar nog altijd een zeer bruikbaar beeld. Voor alle segmenten waarover we rapporteren is de foutmarge kleiner dan 10%.



Screenshots Reizigerspanel en oproep social media

1.5 Representativiteit (spreiding)

Om een goed beeld te krijgen van alle inwoners van de Vervoerregio, is getracht een zo goed mogelijke spreiding te realiseren over verschillende segmenten in de doelgroep. Hierbij is de keuze gemaakt om te sturen op een representatieve verdeling over de volgende deelregio's: Noord, Amsterdam en Zuid. In paragraaf 2.1 is een verdeling opgenomen van de respondenten naar gemeente, regio, leeftijd en geslacht.

Door oververtegenwoordiging van een aantal gemeenten binnen de regio Noord, is gewogen op gemeenteniveau om een evenwichtiger beeld van de populatie te verkrijgen. Na weging op gemeenteniveau geeft het onderzoek een representatief beeld over de verschillende gemeenten en deelregio's in de Vervoerregio. Bij het interpreteren van de uitkomsten moet rekening worden gehouden met de relatief hoge leeftijd van de respondenten, met name het aantal 55 plussers is oververtegenwoordigd. De vragenlijst kon alleen online ingevuld kon worden, waardoor mensen die geen toegang hebben tot internet buiten de scope van dit onderzoek vallen.

1.6 Leeswijzer

In dit document worden de uitkomsten van het onderzoek beschreven en gevisualiseerd in diagrammen en tabellen weergegeven.

Met de klikbare navigatiebalk bovenaan elke pagina kunt u snel door het document scrollen.


2
RESULTATEN

2 Resultaten per thema

In dit hoofdstuk volgen de onderzoeksresultaten, geclusterd in de volgende thema's:


2.1 Profiel respondenten


2.2 Huidig reisgedrag


2.3 Keuzeredenen

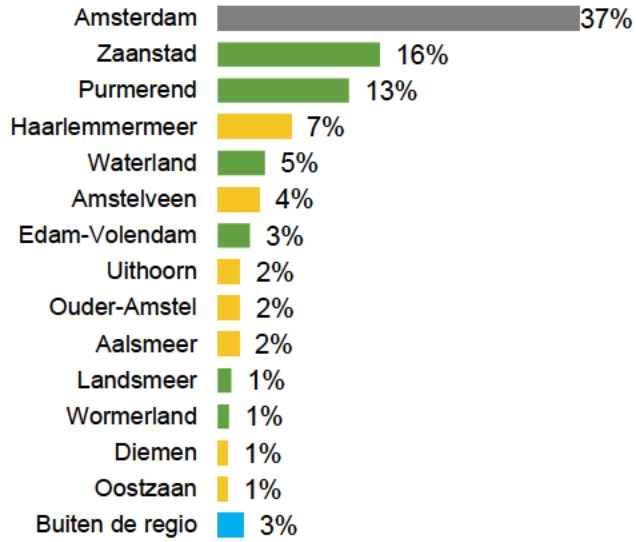

2.4 Veranderingsbereidheid


2.5 Brede welvaart

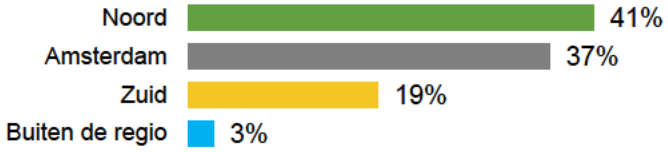

2.6 Dilemma's en beleidskeuzes

2.1 Profiel respondenten

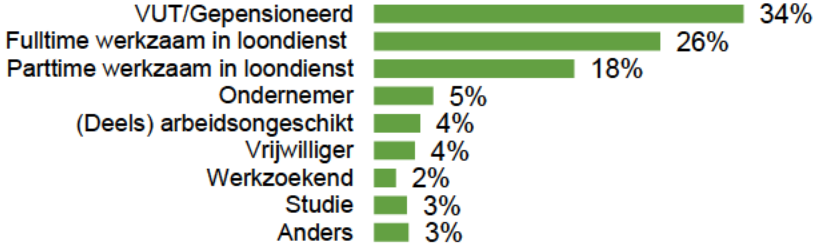
Woongemeente (n=797)



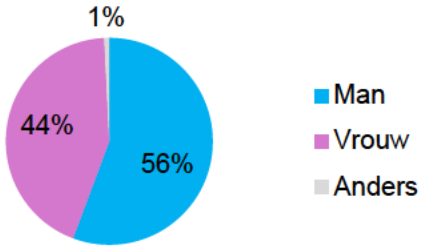
Regio (n=797)



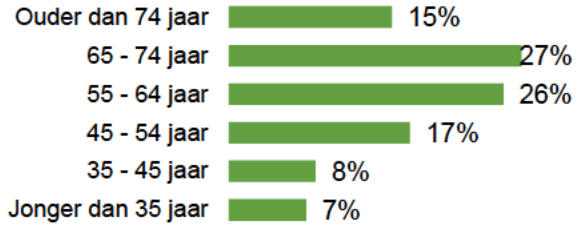
Dagelijks leven (n=849)



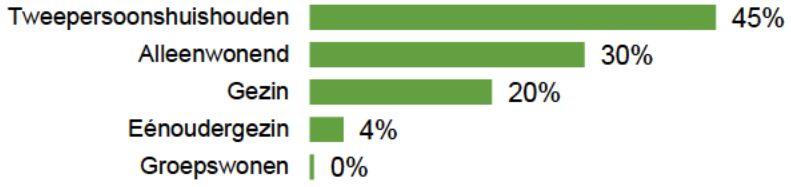
Geslacht (n=772)



Leeftijd (n=824)



Huishouden samenstelling (n=856)

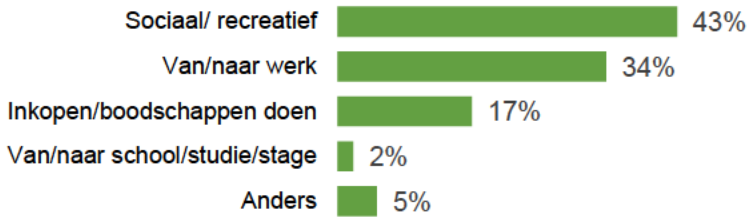


Opleidingsniveau (n=856)

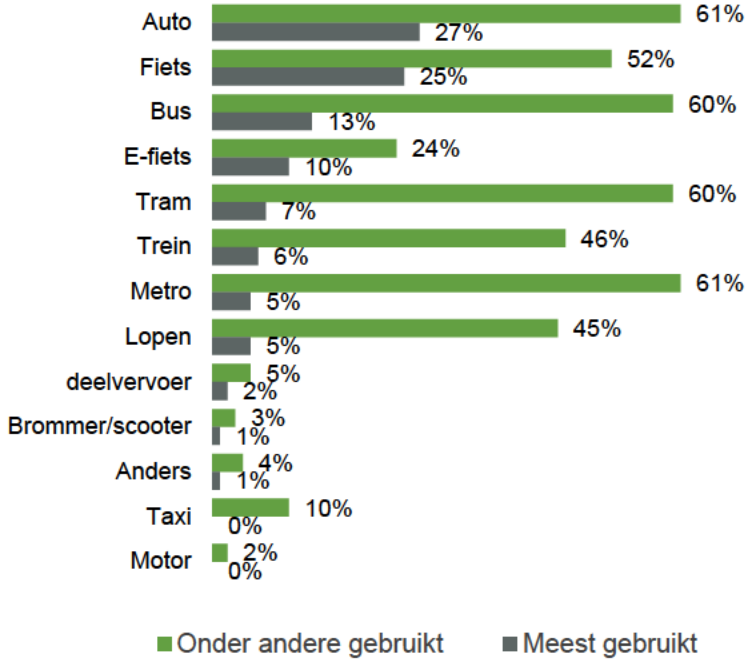


2.2 Huidig reisgedrag

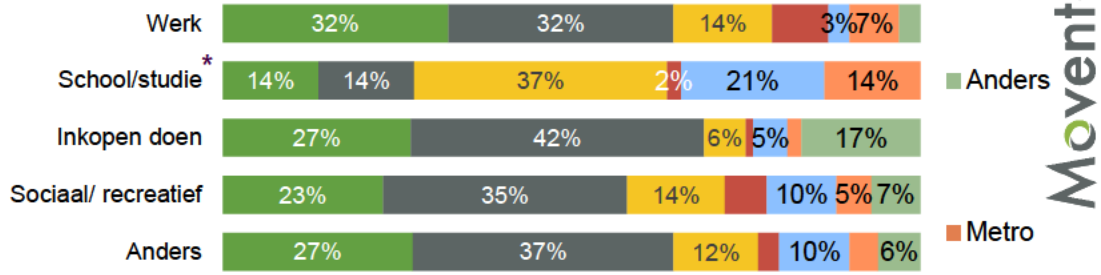
Voornaamste reismotief (n=824)



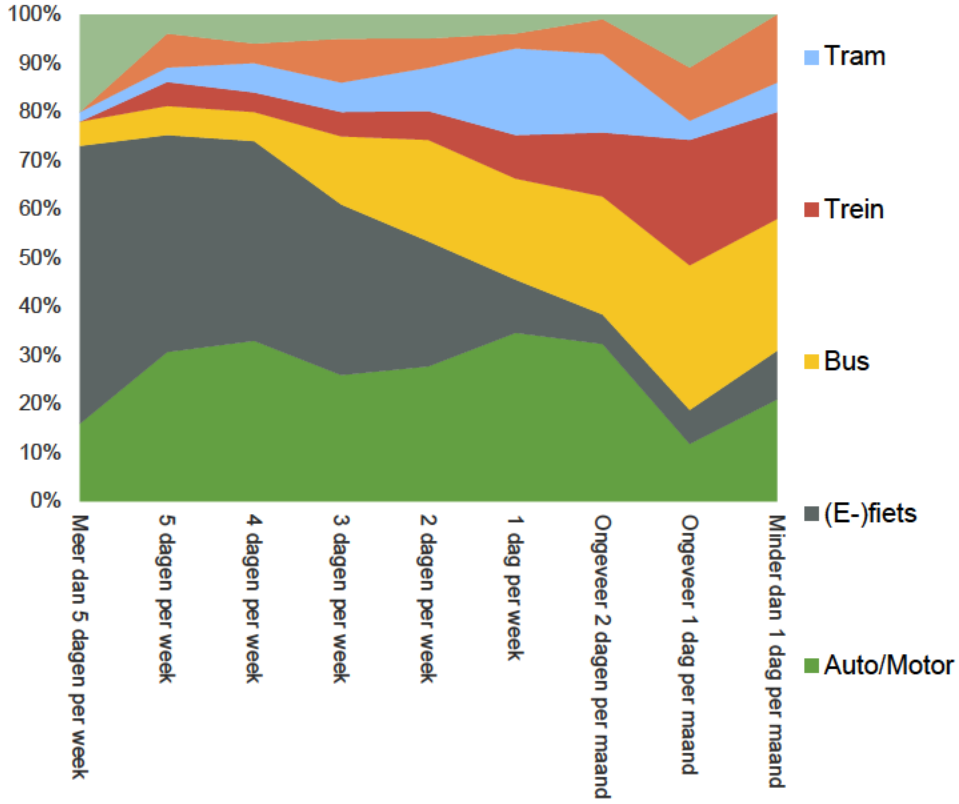
Modaliteiten binnen de regio (n=829)



Hoofdmodaliteit naar reisdoel (n=829)

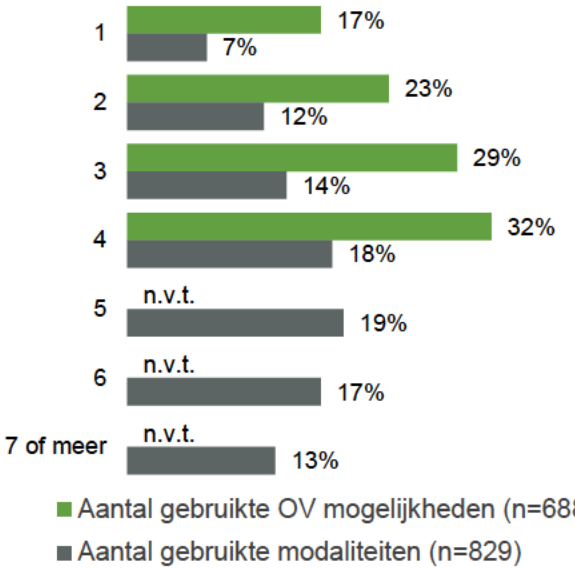


Hoofdmodaliteit naar reisfrequentie (n=750)



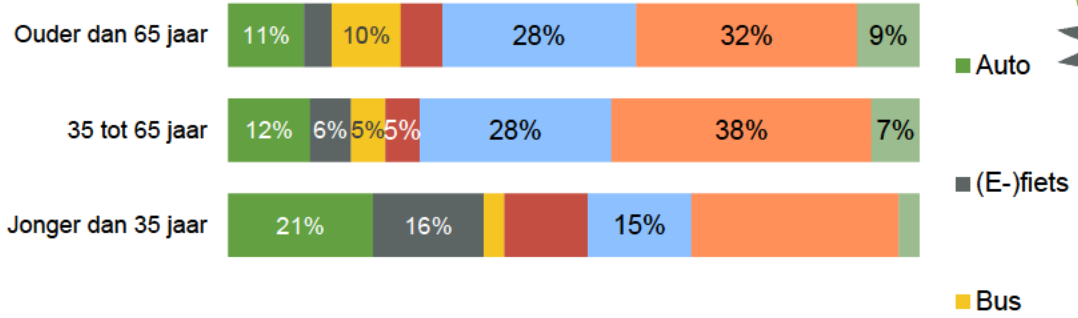
* Indicatief i.v.m. lage aantallen

Spreiding naar aantal gebruikte modaliteiten

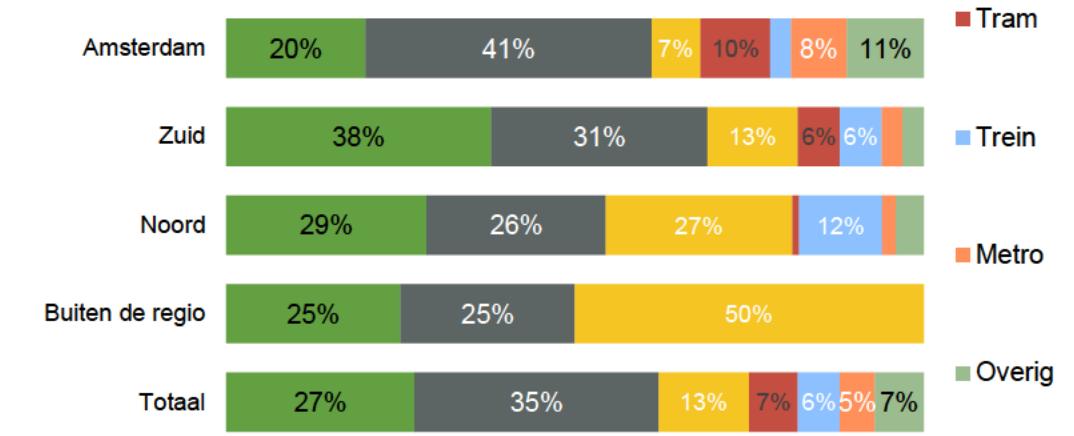


Bovenstaande diagram laat zien dat 17% van de ov-reizigers gebruik maakt van 1 soort ov (meestal de bus). Van de overige reizigers gebruikt 7% slechts 1 vervoermiddel. De meeste respondenten reizen echter multimodaal.

Hoofdmodaliteit naar leeftijd (n=829)

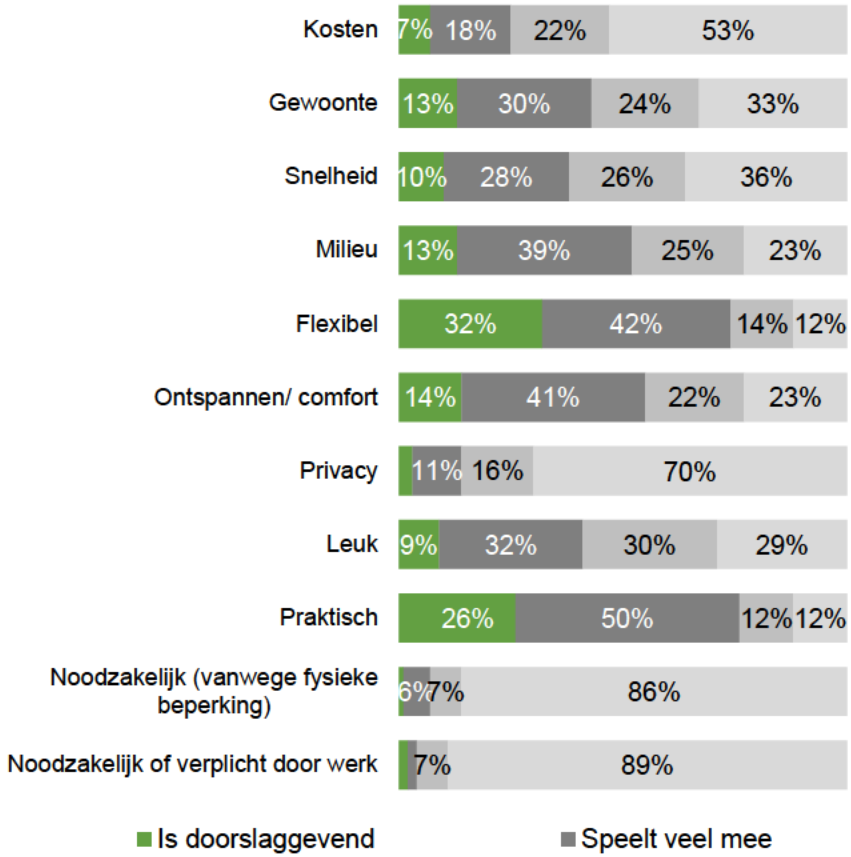


Hoofdmodaliteit naar deelregio (n=829)

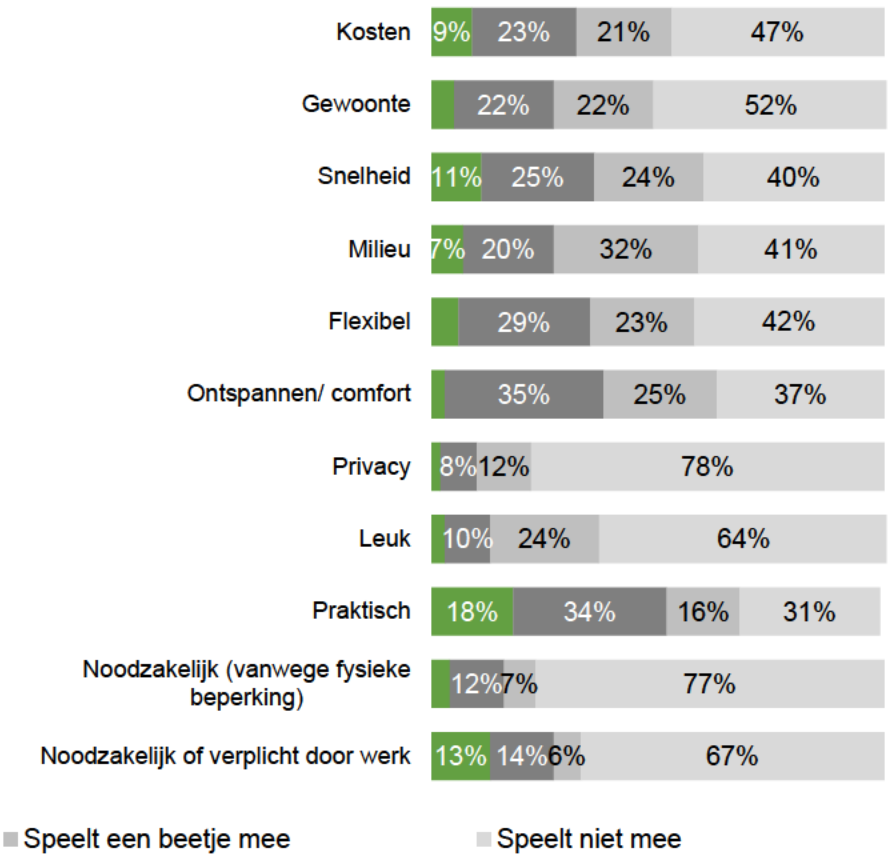


2.3 Keuzeredenen

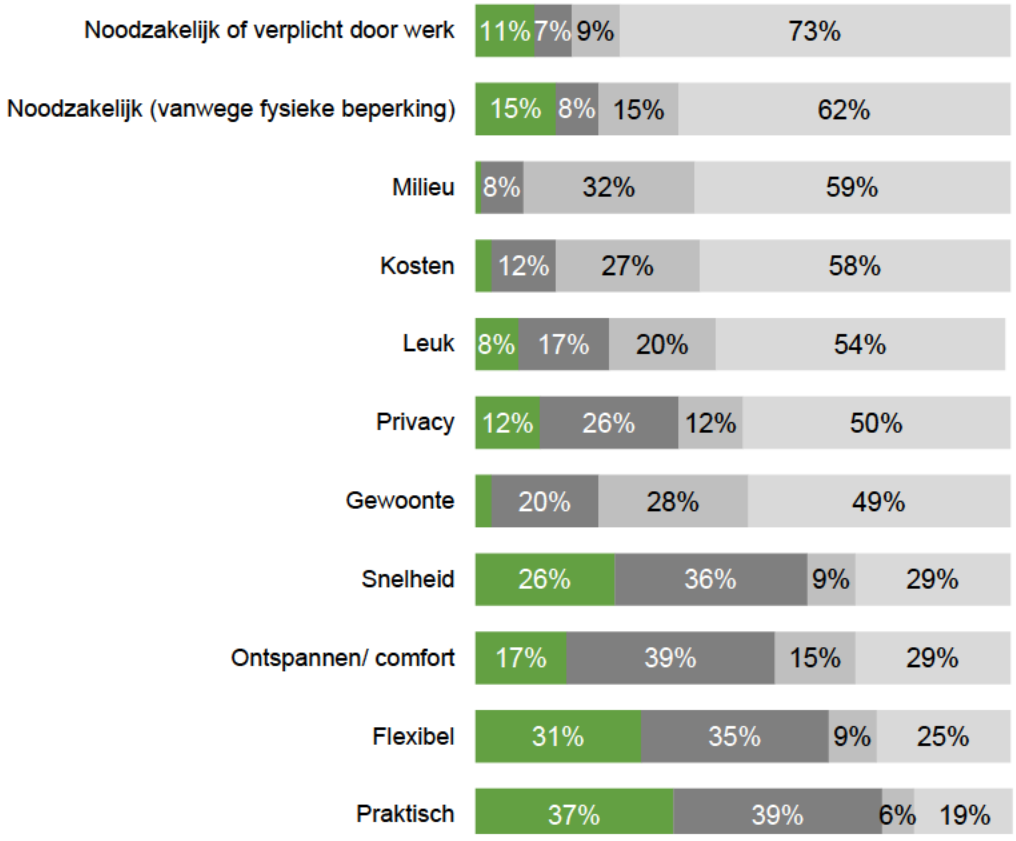
Keuzeredenen (e-)fiets (n=248)



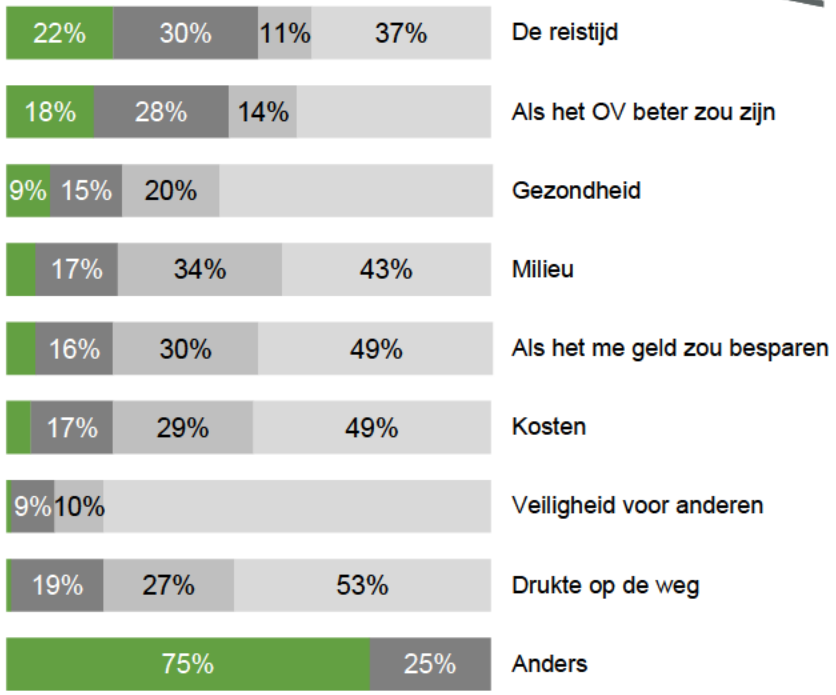
Keuzeredenen ov (n=298)



Redenen om met de auto te reizen (n=223)



Redenen om auto (vaker) te laten staan (n=223)

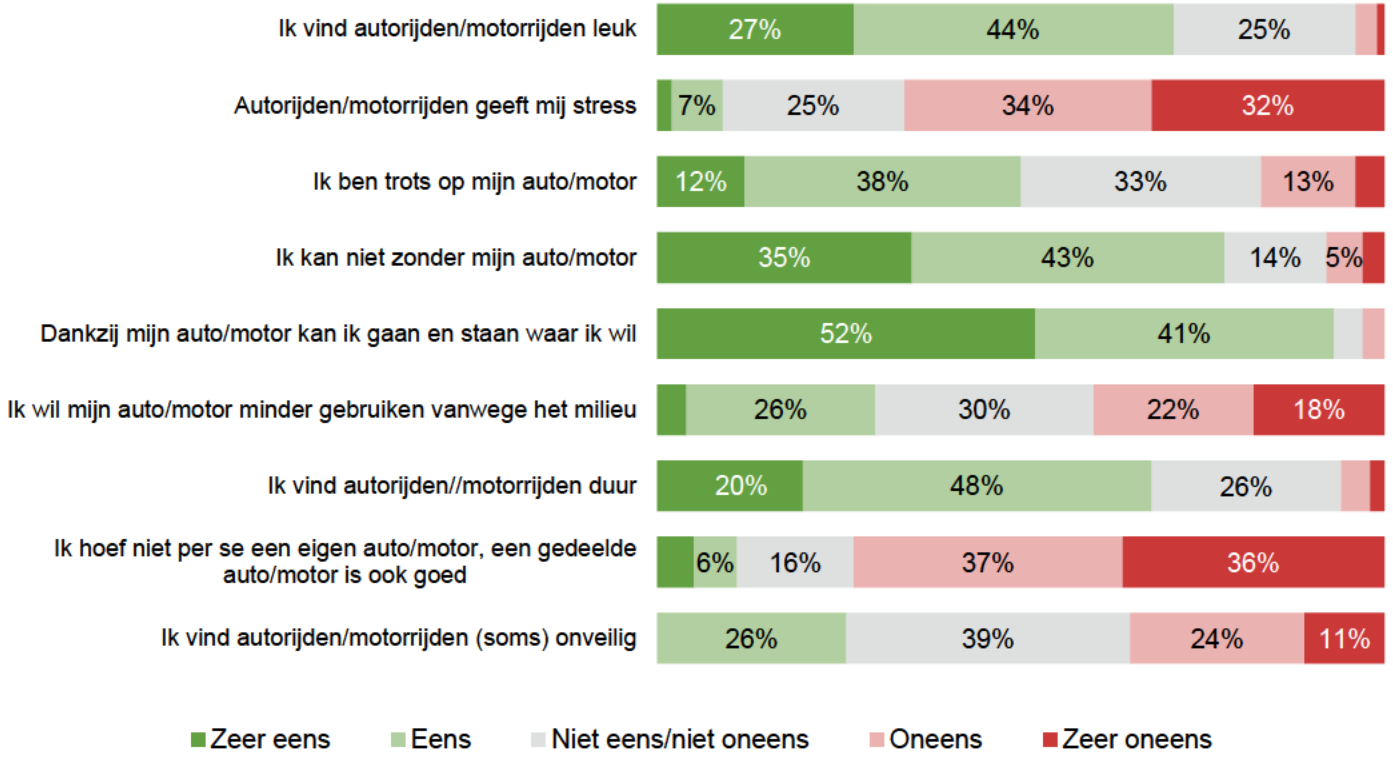


■ Is doorslaggevend ■ Speelt veel mee ■ Speelt een beetje mee ■ Speelt niet mee

Respondenten zijn gek op hun auto. De auto wordt vooral gewaardeerd omdat deze een gevoel van vrijheid geeft, omdat men autorijden leuk vindt en het weinig stress geeft. De helft van de automobilisten is trots op zijn/haar auto.

Ook geven veel respondenten aan niet zonder de auto te kunnen (met name in deelregio Noord is dat het geval). Dat blijkt ook uit het feit dat bijna twee derde het (zeer) oneens is met de stelling 'ik hoef geen eigen auto. Een gedeelde auto is ook goed. Tegelijkertijd vindt 68% autorijden duur. De groep respondenten die de auto vaker wil laten staan vanwege het milieu is kleiner dan de groep die dat geen reden vindt om minder auto te rijden.

Attitude ten opzichte van de auto (n=223)



2.4 Veranderingsbereidheid

Alle automobilisten is gevraagd of zij op een andere manier willen en/of kunnen reizen.

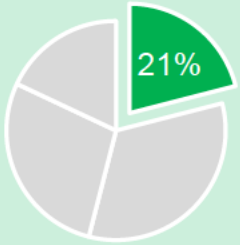
28% van de automobilisten heeft niet de mogelijkheid niet en is niet bereid om anders te gaan reizen. Deze groep is het minst kansrijk voor interventies gericht op gedragsverandering.

Voor 72% van de respondenten geldt dat er een eerste opening is voor verandering in reisgedrag. Zij hebben de motivatie en/of de mogelijkheid om anders te reizen.

Op de volgende pagina's geven we per segment enkele kenmerken om meer zicht te geven op wie het zijn, welke drijfveren zij hebben en voor welke interventies zij gevoelig zijn.

Kunnen en/of willen automobilisten anders reizen? (n=222)

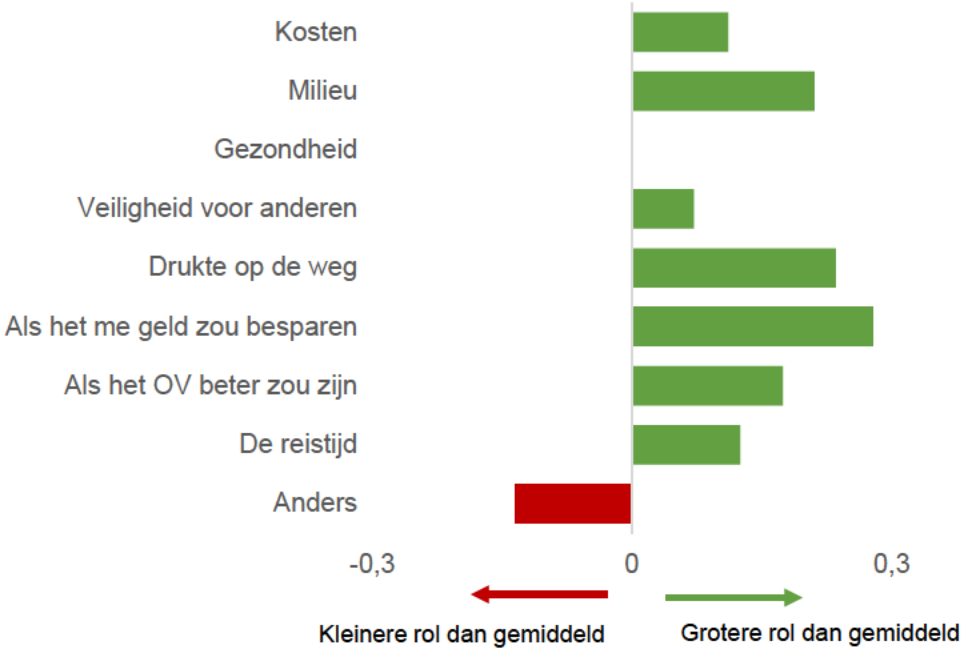




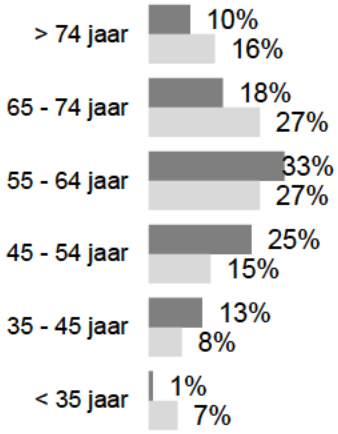
KAN EN WIL (n=52)

- Relatief hoge reisfrequentie (m.n. 2 dagen per week)
- Significant vaker werkzaam in loondienst, minder gepensioneerd
- Geven relatief veel redenen om de auto te laten staan. Met name geldbesparing, drukte op de weg en milieu spelen bovengemiddeld grote rol.
- Reizen bovengemiddeld multimodaal, verschillend wat betreft soorten modaliteiten (zie bijlage 1).

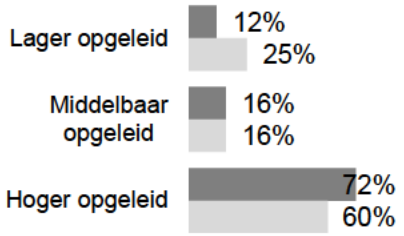
Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



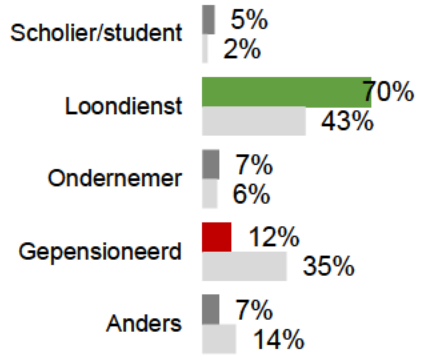
Leeftijd



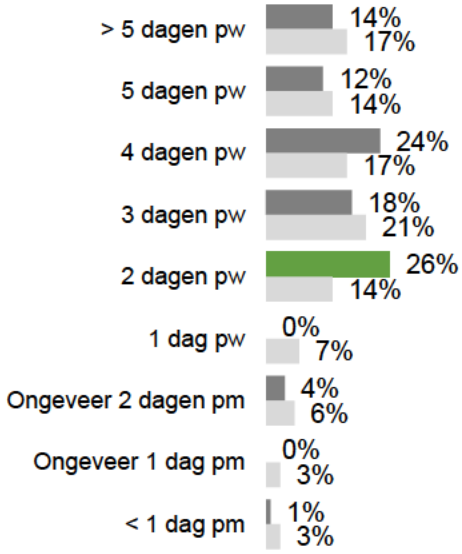
Opleidingsniveau

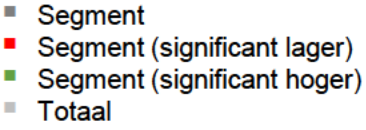


Bezigheid

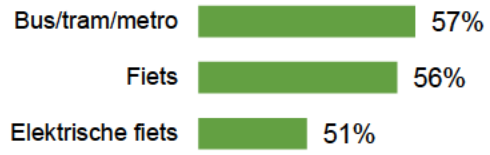


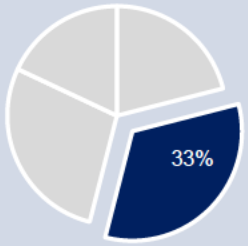
Reisfrequentie





TOP 3 overwogen alternatieven

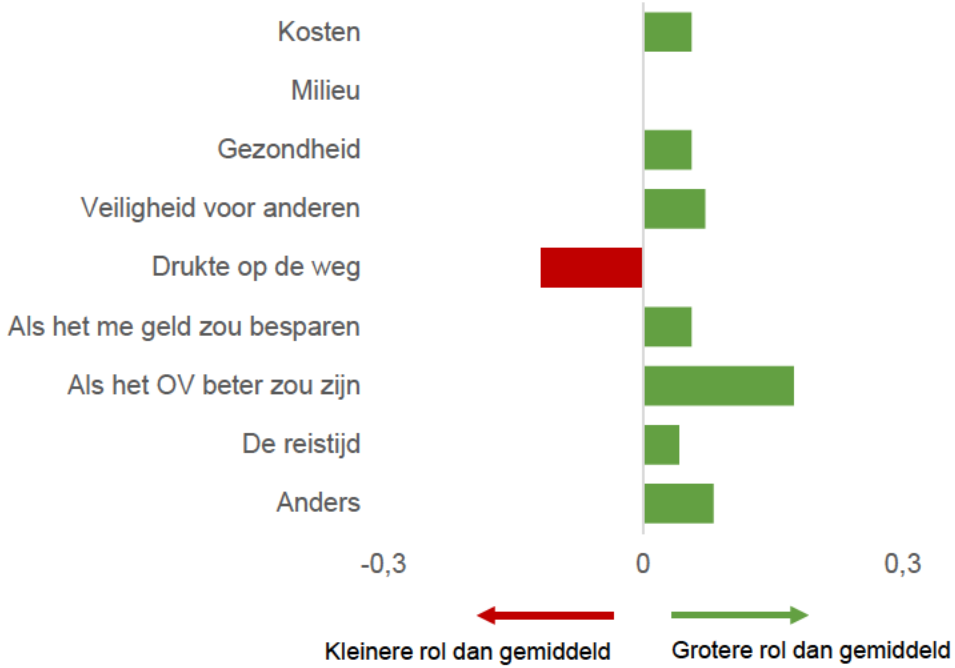




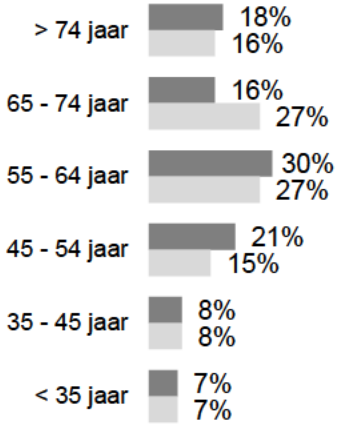
KAN NIET, WIL WEL (n=67)

- Geen significant afwijkend demografisch profiel
- Geven bovengemiddeld meer redenen aan om de auto te laten staan. Alleen drukte op de weg motiveert dit segment relatief minder om de auto te laten staan.
- Van degenen die het ov al gebruiken naast de auto, combineren zij de diverse ov mogelijkheden bovengemiddeld.
- Als vervoersmiddel naast de auto relatief meer (e-)fiets gebruik en deelvervoer (zie bijlage 2).

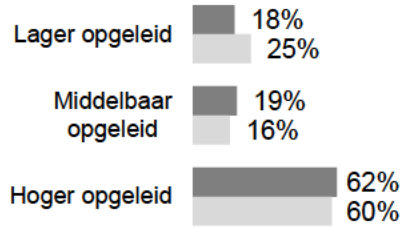
Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



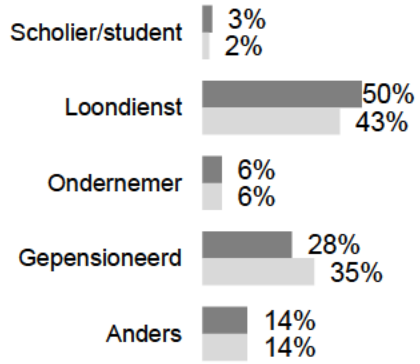
Leeftijd



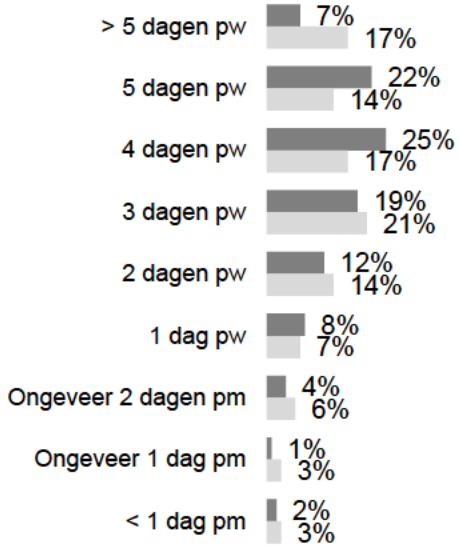
Opleidingsniveau

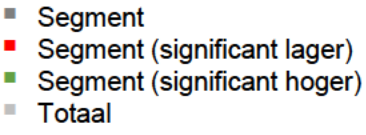


Bezigheid

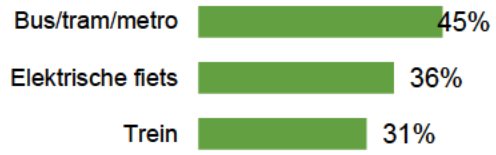


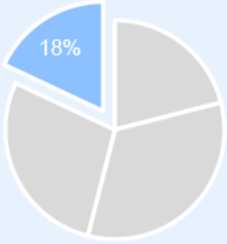
Reisfrequentie





TOP 3 overwogen alternatieven

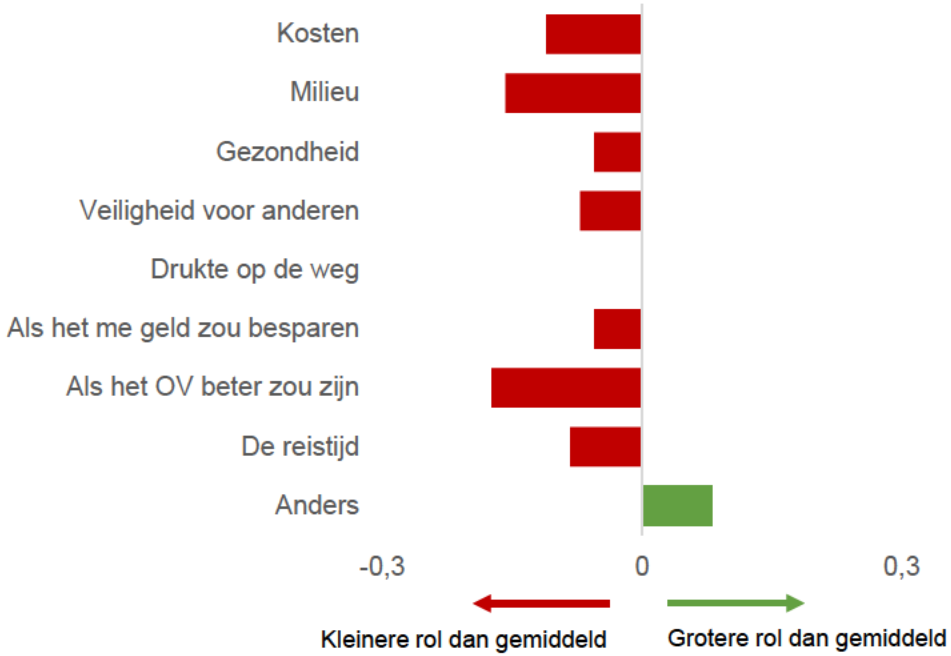




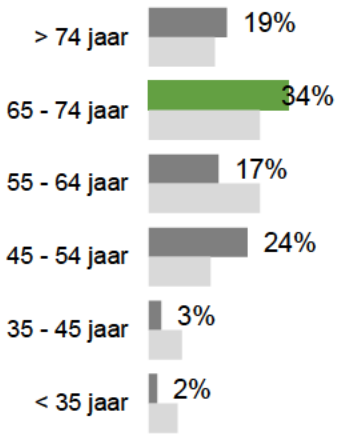
KAN WEL, WIL NIET (n=43)

- Oudere leeftijd (65-74 jaar), bovengemiddeld 1 dag per week, voornamelijk lager opgeleid
- Geven relatief weinig redenen om minder met de auto te reizen. Bij 'Anders' wordt vaak genoemd meer flexibiliteit en minder overstappen in het ov
- Relatief minder multimodaal. Binnen het ov wordt met name met 1 soort vervoersmiddel gereisd. Ook over alle modaliteiten heen worden weinig vervoersmiddelen naast de auto gebruikt. Deelvervoer wordt niet gebruikt (zie bijlage 3).

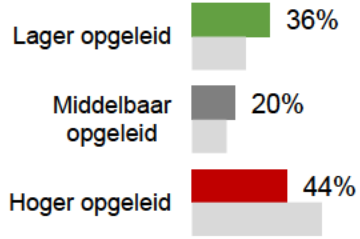
Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



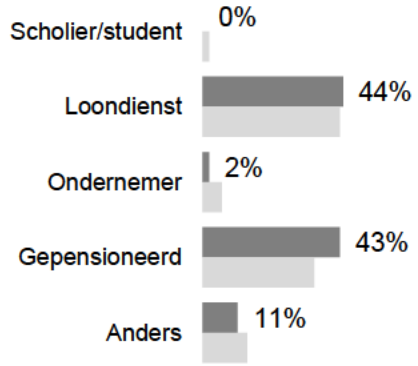
Leeftijd



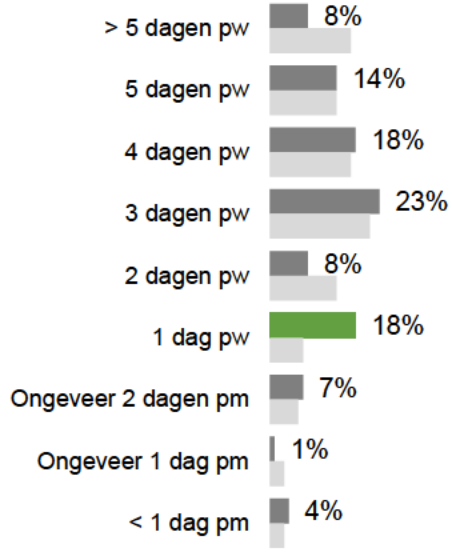
Opleidingsniveau

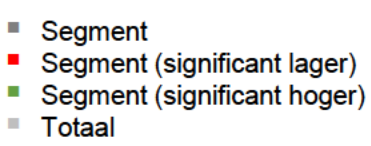


Bezigheid

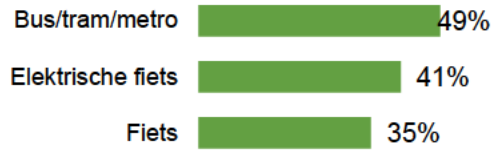


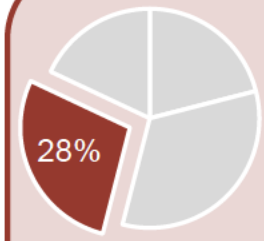
Reisfrequentie





TOP 3 overwogen alternatieven

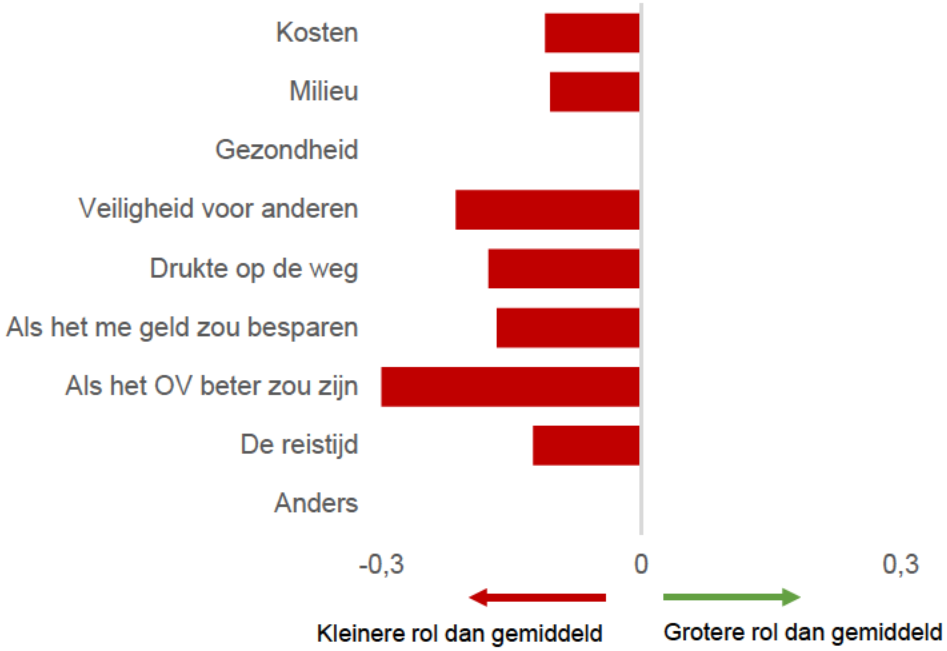




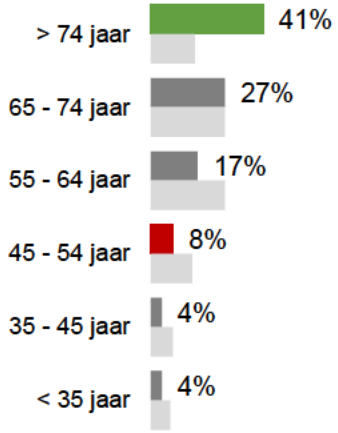
KAN NIET, WIL NIET (n=64)

- Bovengemiddeld ouder (>74 jaar), voornamelijk lage frequentie, relatief weinig werkzaam en vaak gepensioneerd
- Alle mogelijke redenen om de auto te laten staan worden binnen dit segment minder genoemd. Een beter ov is hierbij de negatieve uitschieter. Indien de auto laten staan een betere gezondheid zou creëren speelt vergelijkbaar mee in vergelijking met alle automobilisten.
- Gebruiken naast de auto veel minder andere modaliteiten dan gemiddeld. Gebruiken geen deelvervoer (zie bijlage 4).

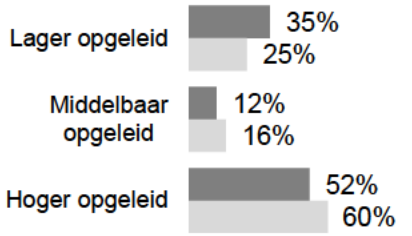
Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



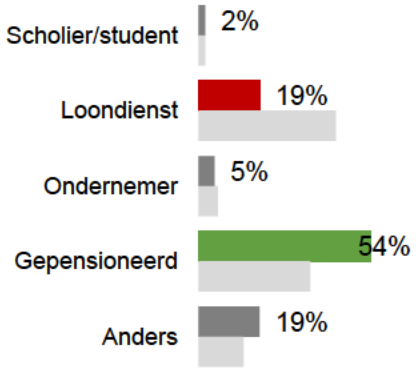
Leeftijd



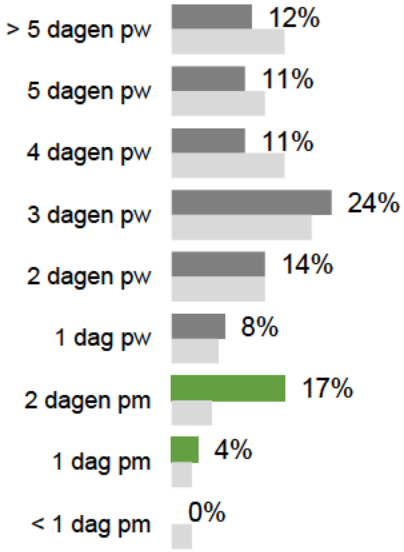
Opleidingsniveau

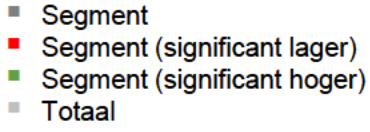


Bezigheid



Reisfrequentie





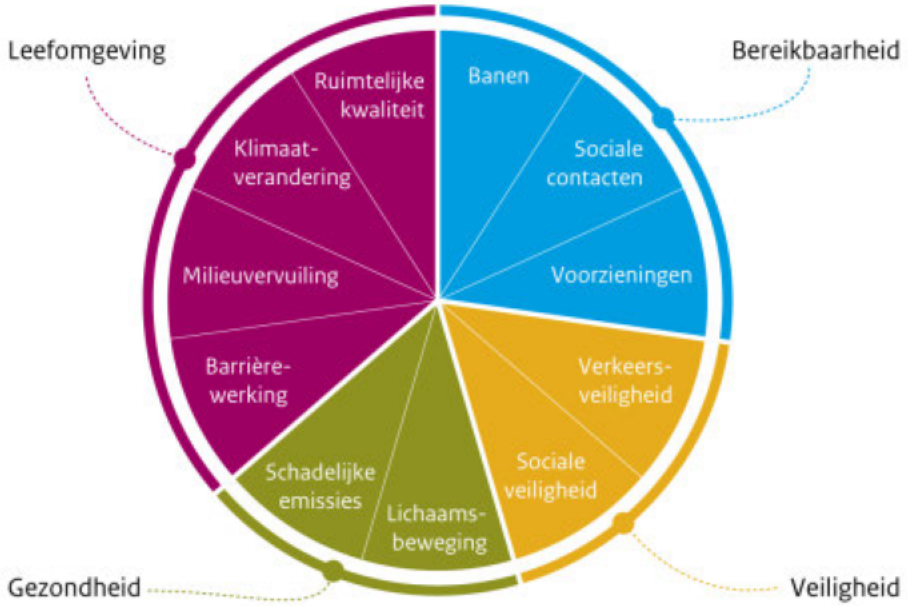
TOP 3 overwogen alternatieven



2.5 Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

Met het onderzoek is een beeld opgehaald van de ervaren kwaliteit van het reizen zelf. Ook hebben we in beeld gebracht hoe de gevolgen van mobiliteit worden ervaren en welke impact dit heeft op het algemene woon- en reisgeluk. Hiervoor is een aantal stellingen voorgelegd die gebaseerd zijn op de dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit zoals het Planbureau voor de Leefomgeving die heeft benoemd in haar studie uit 2021 (Snellen e t al, 2021).

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Bron: PBL

Onderstaande aspecten zijn door de respondenten beoordeeld aan de hand van een vijfpuntsschaal (1 = zeer ontevreden/ slecht/ negatief, 5 = zeer tevreden/ goed/ positief). De stellingen zijn gevraagd over de woongemeente, tenzij anders vermeld. Mensen die wel werken, maar niet wonen in de regio hebben stellingen beantwoord over de werkomgeving.

Bereikbaarheid	Veiligheid	Gezondheid	Leefomgeving
• Mogelijkheden om te reizen • Betrouwbaarheid van het reizen • Informatievoorziening over de bereikbaarheid • Drukte op de autoweg • Drukte op fietspaden • Drukte in het ov • Gevoel van vrijheid om te reizen op gewenste manier	• Verkeersveiligheid gemeente • Verkeersveiligheid directe omgeving • Sociale veiligheid stations/haltes gemeente • Sociale veiligheid stations/haltes directe omg. • Sociale veiligheid directe omgeving • Fietsveiligheid voor kinderen • Verkeersveiligheid auto • Verkeersveiligheid fiets • Verkeersveiligheid lopen • Veiligheid ov	• Beweging tijdens eigen reis • Gezondheid door reizen • Bijdrage reizen aan fitheid • Reisplezier • Luchtkwaliteit • Stress tijdens reizen • Reisproblemen a.g.v. verminderde gezondheid • Problemen om bestemming te bereiken a.g.v. verminderde gezondheid	• Verkeersdrukte directe omgeving • Ruimte voor groen • Ruimte voor wegen • Ruimte parkeerplaatsen • Ervaren overlast • Veroorzaken overlast • Makkelijk reizen • Aantrekkelijkheid directe omgeving

Aanvullend is gevraagd een oordeel te geven over de volgende algemene zaken:

A) Hoe tevreden bent u over het reizen in, van of naar jouw gemeente?

B) Hoe tevreden bent u met het gebied waarin je woont?

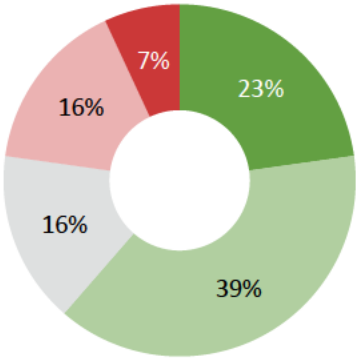
C) Ik kan in mijn gemeente altijd reizen op de manier waarop ik dat wil

D) Ik kan in de Amsterdamse regio altijd reizen de manier waarop ik dat wil

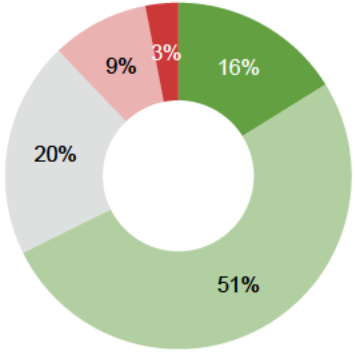
Op de volgende pagina's beschrijven wij enkele opvallende uitkomsten per deelcategorie. Aansluitend zijn spindiagrammen opgenomen waarin de uitkomsten van alle stellingen worden getoond, uitgesplitst naar regio en naar hoofdmodaliteit. De lijnen in de diagrammen tonen de gemiddelde beoordelingen per stelling.

2.5.1 Algemene tevredenheid

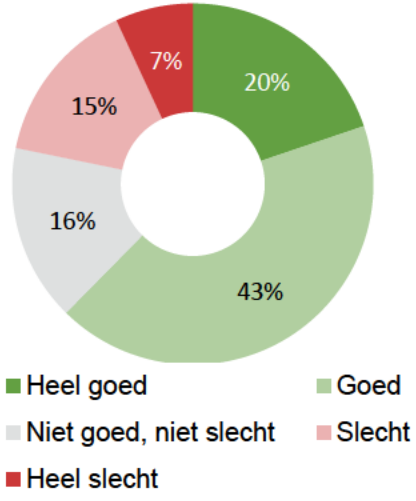
Oordeel manier van reizen binnen de Amsterdamse regio (n=810)



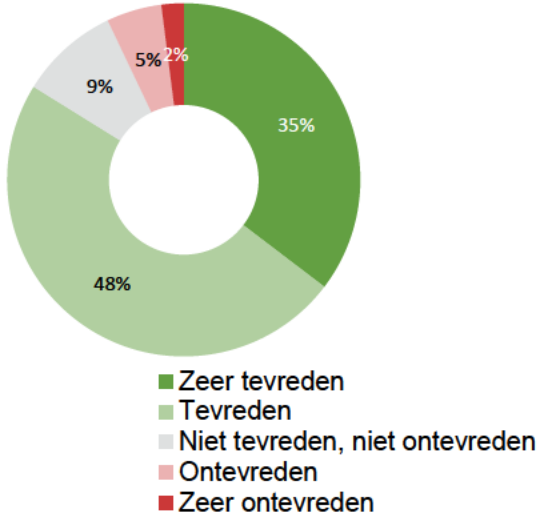
Tevredenheid over het reizen binnen de Amsterdamse regio (n=810)



Oorde,el moment van reizen binnen de Amsterdamse regio (n=810)

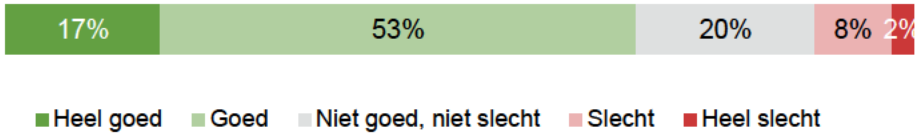


Tevredenheid over het wonen binnen de Amsterdamse regio (n=810)

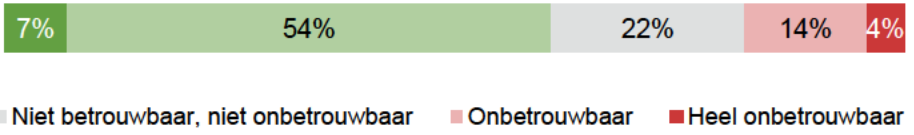


2.5.2 Oordeel Bereikbaarheid

Wat vind je van de mogelijkheden om naar jouw bestemming te reizen? (n=801)



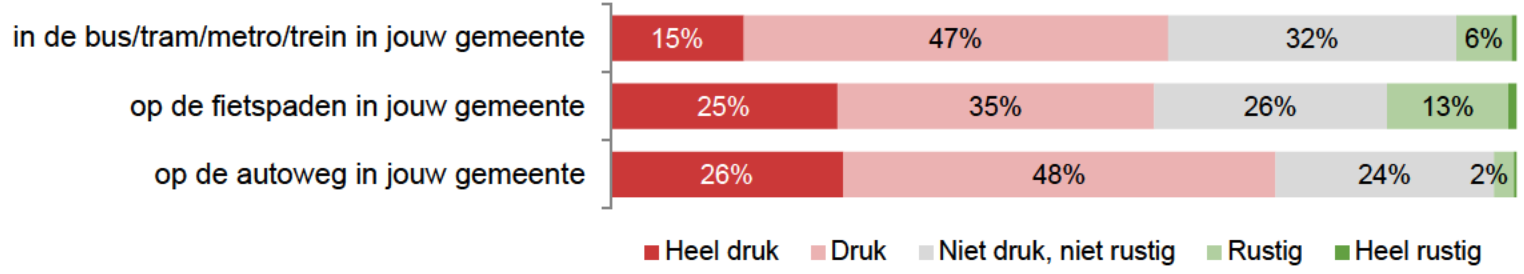
Hoe betrouwbaar vind je het reizen in, van en naar jouw gemeente? *(n=794)*



Wat vind je van de informatievoorziening over de bereikbaarheid in, van en naar jouw gemeente? *(n=791)*

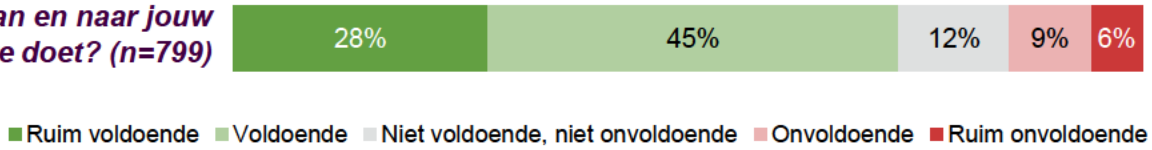


Wat vind je van de drukte.. (n=794)



2.5.3 Oordeel Leefomgeving

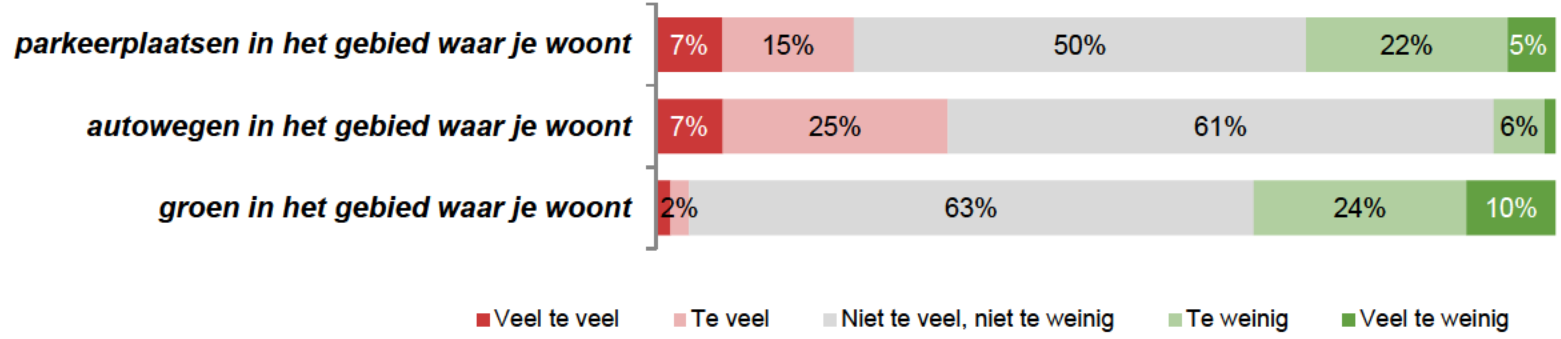
Voel je voldoende vrijheid om te reizen in, van en naar jouw gemeente op de manier waarop je dat het liefste doet? (n=799)



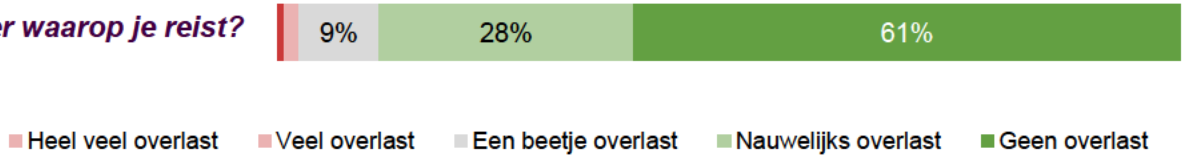
Wat vind je van de verkeersdrukte in jouw straat? (n=844)



Wat vind je van de hoeveelheid ruimte die wordt gebruikt voor.. (n=840)

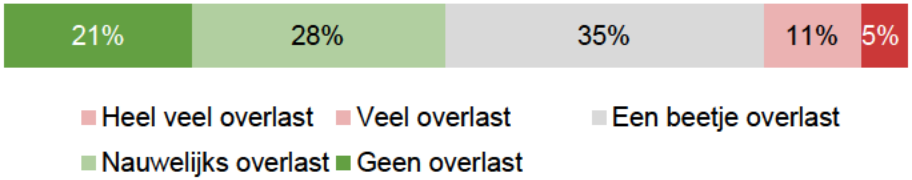


Veroorzaak je overlast door de manier waarop je reist? (n=782)

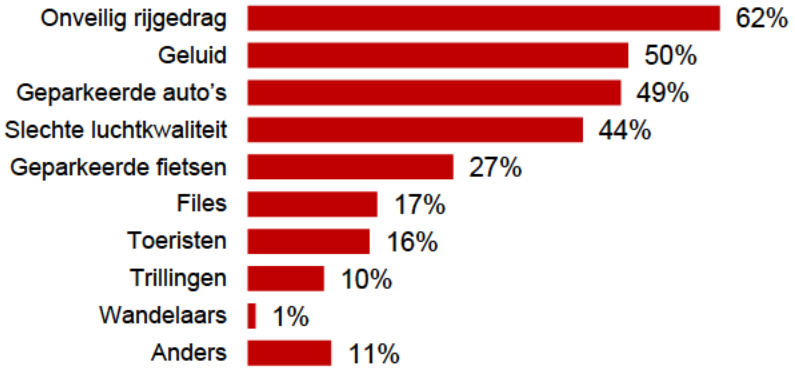


2.5.3 Oordeel Leefomgeving

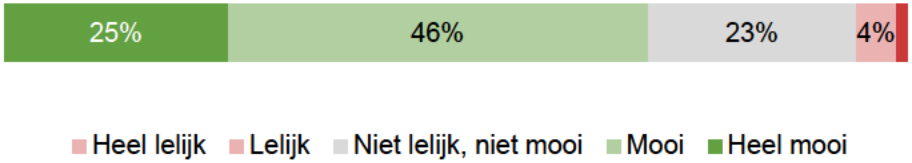
Ervaar je overlast van verkeer in het gebied waar je woont? (n=839)



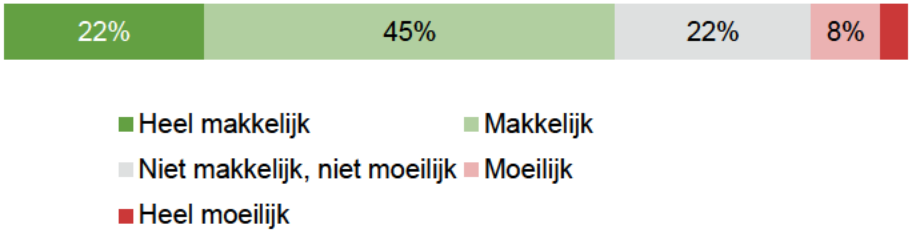
Soorten ervaren overlast in het woongebied (n=424)



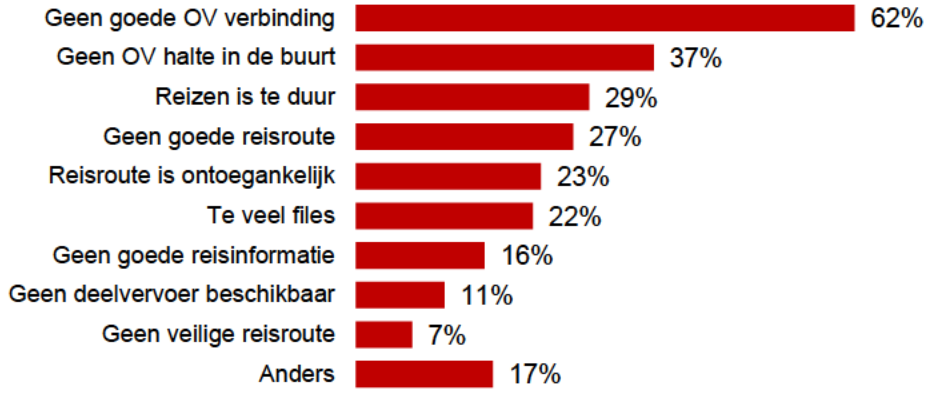
Hoe mooi/aantrekkelijk vind je het gebied waar je woont? (n=837)



Kun je vanuit de omgeving waar je woont op dit moment makkelijk reizen waar je naartoe wil? (n=838)

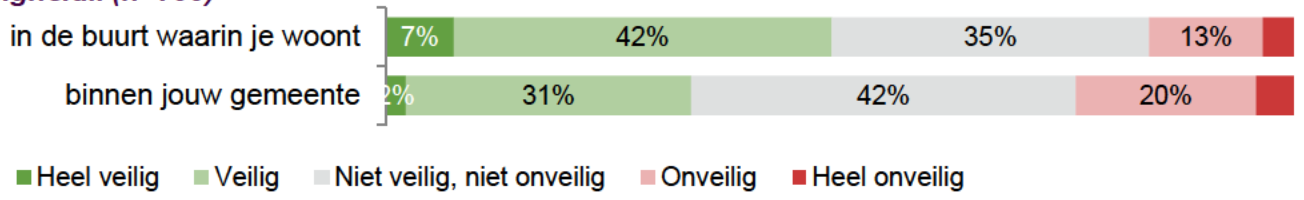


Reden niet makkelijk reizen vanuit de woon- of werkomgeving (n=90)

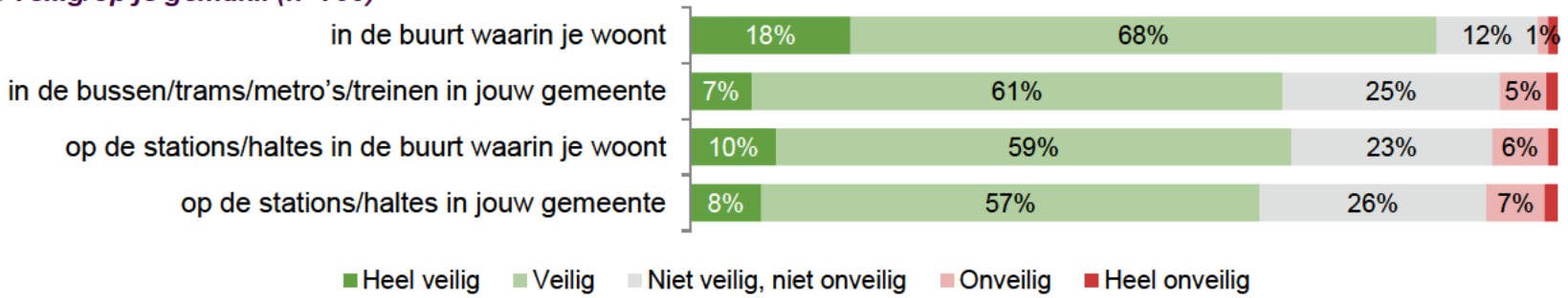


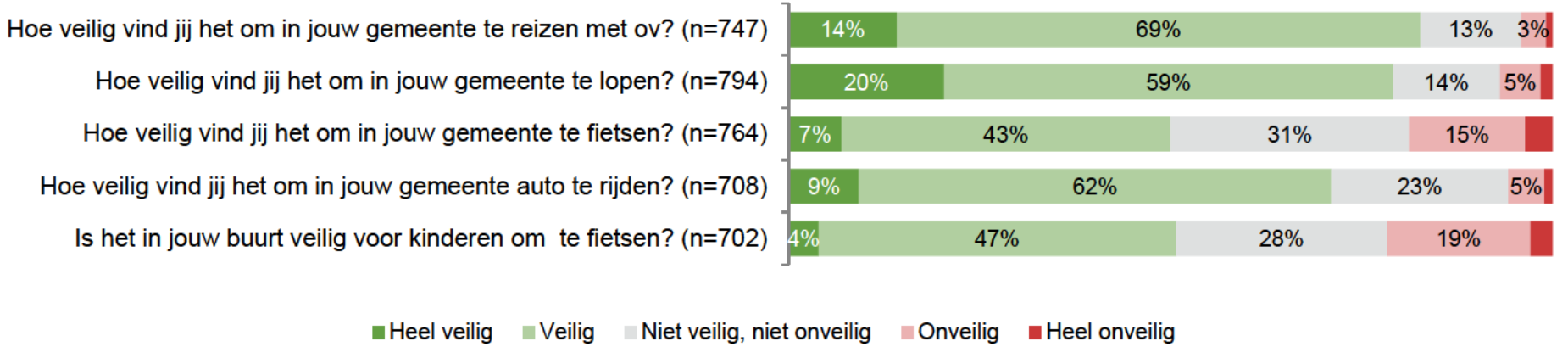
2.5.4 Oordeel Veiligheid

Hoe beoordeel je de verkeersveiligheid.. (n=799)



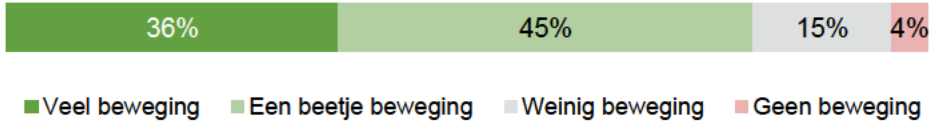
Voel je je veilig/op je gemak.. (n=799)



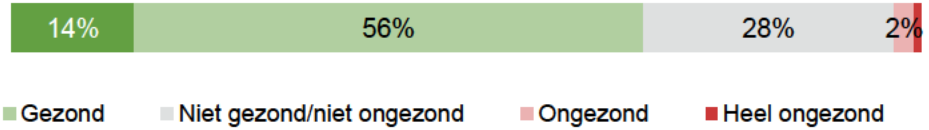


2.5.5 Oordeel Gezondheid

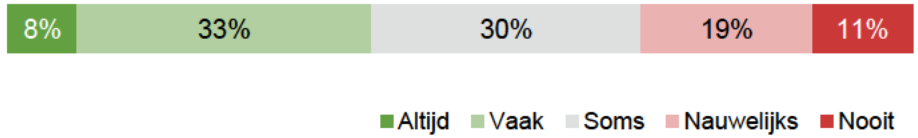
Hoeveel beweging krijg je tijdens de reizen die je maakt? (n=725)



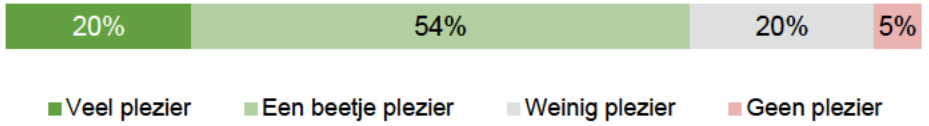
Voel je je gezond door de manier waarop je nu reist? (n=801)



Reis je op een actieve manier omdat je fit wilt blijven? (n=790)

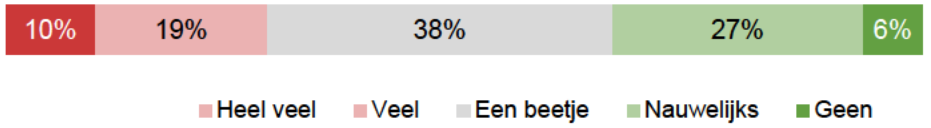


In hoeverre heb je plezier in het reizen binnen jouw gemeente? (n=728)

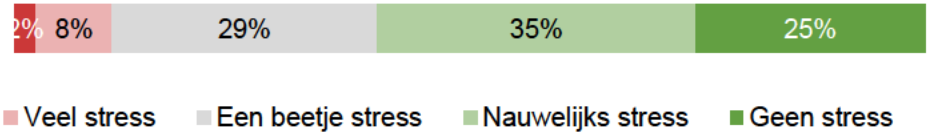


2.5.5 Oordeel Gezondheid

In hoeverre ervaar je slechte luchtkwaliteit in jouw gemeente? (n=781)



Ervaar je stress tijdens het reizen binnen jouw gemeente? (n=772)



Ervaar je door verminderde gezondheid problemen met het reizen? (n=751)

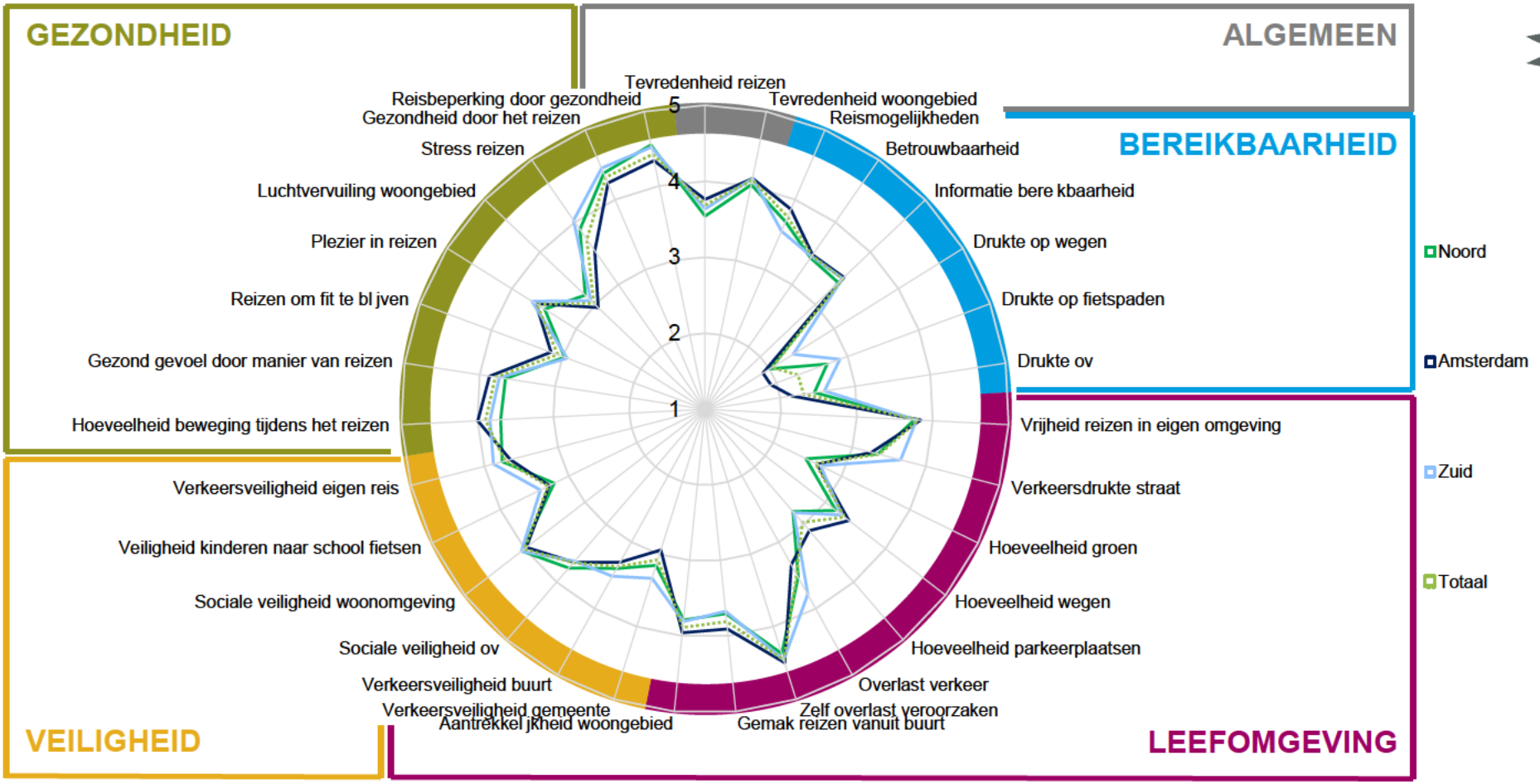


Op de volgende pagina's worden de uitkomsten van alle Brede Welvaart aspecten getoond die binnen dit onderzoek zijn beoordeeld.

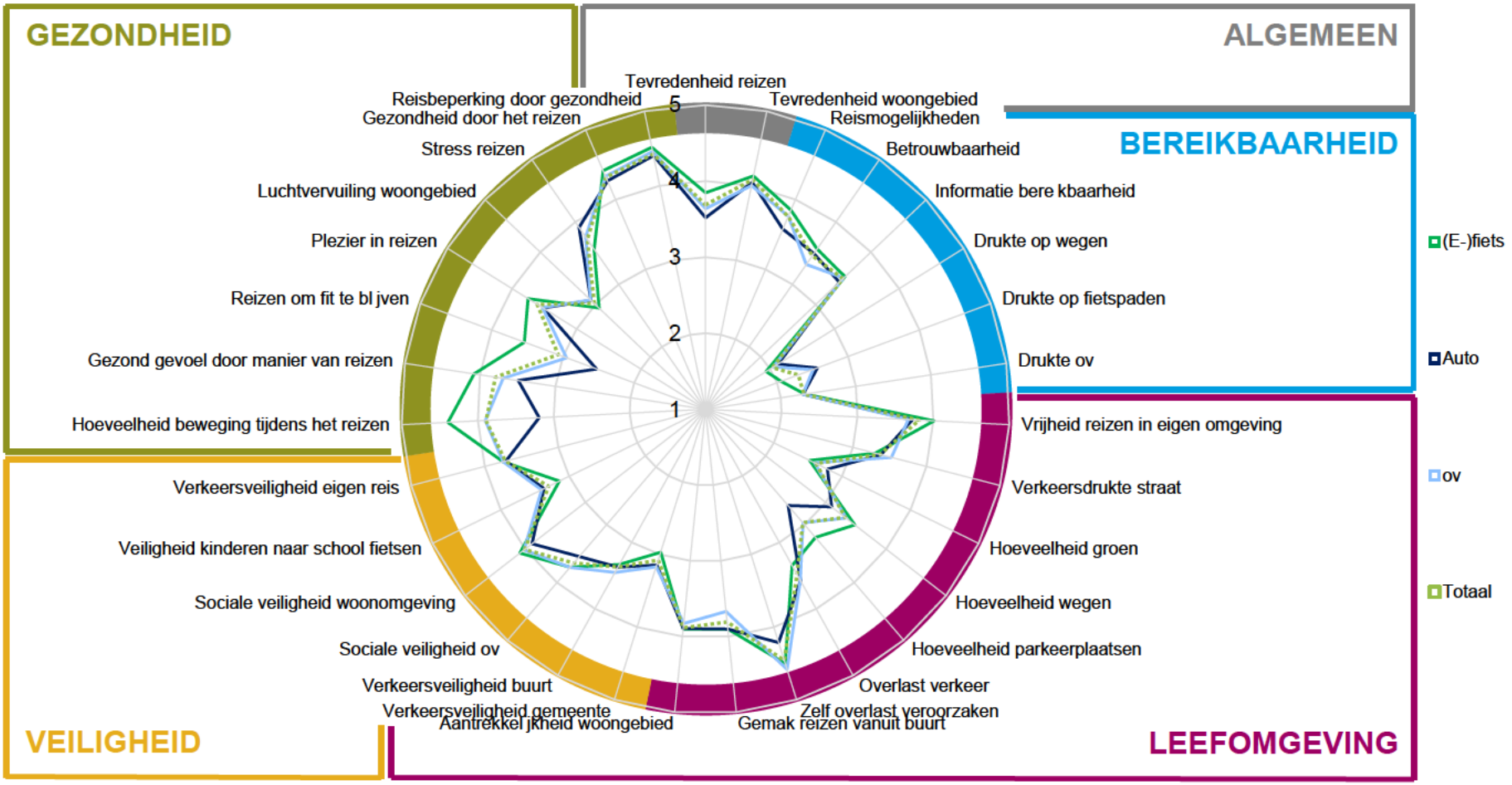
In de weergaven worden de uitkomsten telkens voor het totaal getoond (groene stippellijn). Deze wordt vergeleken met verschillende segmenten binnen de steekproef. Op de volgende pagina worden de deelregio's getoond, vervolgens de verschillende hoofdmodaliteiten en tot slot het type automobilist uit het vorige hoofdstuk.

De lijnen in de weergaven geven de gemiddelde scores per aspect per segment. Hoe verder de lijn naar buiten ligt, hoe positiever het oordeel over dat aspect. De positie van de lijn is berekend aan de hand van het gemiddelde oordeel per aspect van het betreffende segment (1 = negatief t/m 5 =positief).

Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Deelregio

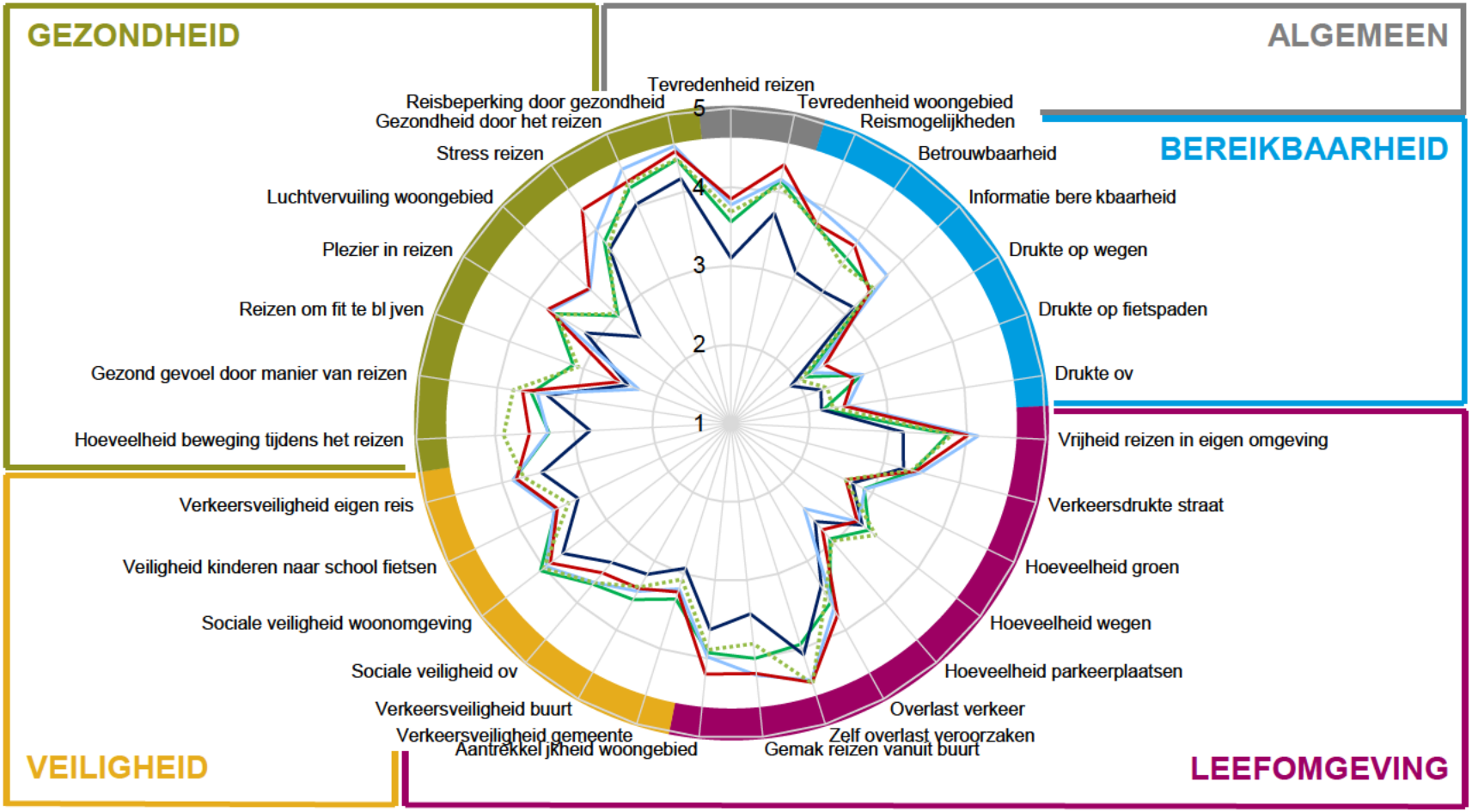


Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Hoofdmodaliteit



Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Type automobilist

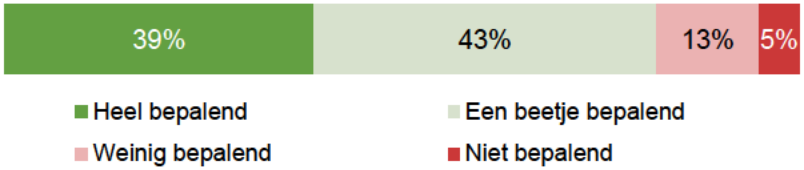
Hieronder een uitsplitsing naar de verschillende segmenten automobilisten. Een aantal aspecten worden significant verschillend beoordeeld door de verschillende segmenten. Met name binnen gezondheid en betrouwbaarheid is het segment 'Wil en kan niet' beduidend minder positief.



2.5.6 Mobiliteit en woongeluk

Een ruime meerderheid van de respondenten geeft desgevraagd aan dat de bereikbaarheid van hun woongemeente (heel) bepalend is voor het woongeluk dat ze ervaren.

Is de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio bepalend voor uw woongeluk? (n=810)



Uit een correlatieanalyse naar de samenhang tussen de bevraagde aspecten en de tevredenheid over het reizen en het wonen in het gebied leren we iets anders.

De statistische samenhang tussen de gevraagde aspecten en het woongeluk is beperkt. Het overzicht hiernaast laat dat zien. Alleen de relaties met een score van 0,5 of hoger hebben een redelijke samenhang. Hoe groter de samenhang, hoe donkerder de cellen.

Van de bevraagde aspecten hebben het aantal reismogelijkheden, de betrouwbaarheid en de vrijheid en het gemak van het reizen enige samenhang met de tevredenheid over het reizen in het gebied (linker kolom).

Geen van de bevraagde aspecten heeft een noemenswaardige samenhang met het woongeluk dat men ervaart.

	Tevredenheid reizen	Tevredenheid woongebied
Reismogelijkheden	0,6	0,4
Betrouwbaarheid	0,6	0,4
Informatie bereikbaarheid	0,5	0,3
Drukte op wegen	0,0	0,1
Drukte op fietspaden	0,0	0,1
Drukte ov	0,0	0,0
Vrijheid reizen in eigen omgeving	0,6	0,5
Verkeersdrukte straat	0,0	0,2
Hoeveelheid groen	0,1	0,1
Hoeveelheid wegen	0,1	0,0
Hoeveelheid parkeerplaatsen	0,1	0,0
Overlast verkeer	0,1	0,2
Zelf overlast veroorzaken	0,1	0,1
Gemak reizen vanuit buurt	0,5	0,4
Aantrekkelijkheid woongebied	0,2	0,4
Verkeersveiligheid gemeente	0,2	0,3
Verkeersveiligheid buurt	0,1	0,3
Sociale veiligheid woonomgeving	0,2	0,4
Sociale veiligheid ov	0,3	0,3
Veiligheid kinderen naar school fietsen	0,1	0,2
Verkeersveiligheid eigen reis	0,3	0,3
Hoeveelheid beweging tijdens het reizen	0,0	0,0
Gezond gevoel door manier van reizen	0,2	0,2
Reizen om fit te blijven	0,2	0,1
Plezier in reizen	0,4	0,3
Luchtvervuiling woongebied	0,1	0,2
Stress reizen	0,3	0,3
Gezondheid door het reizen	0,2	0,2
Reisbeperking door gezondheid	0,1	0,2

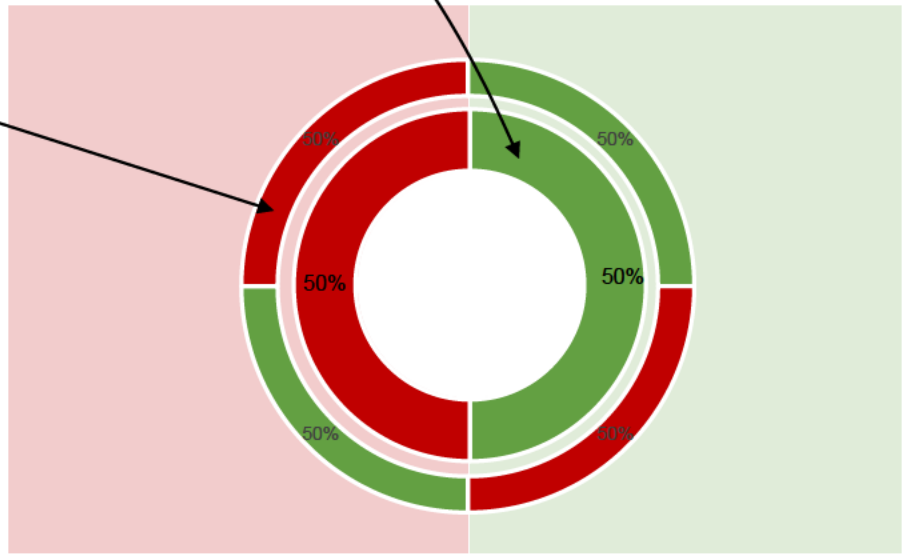
2.6 Dilemma's

We hebben de respondenten gevraagd om hun mening over diverse stellingen. Eerst is een **hoofdstelling** voorgelegd, met de uitkomsten in de binnenste ring.

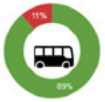
Vervolgens is met een vervolgstelling getoetst of het antwoord op de hoofdstelling stand houdt.

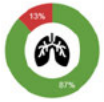
De formulering van de **vervolgstellingen** zijn afgestemd op het antwoord op de hoofdstelling.

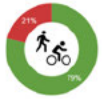
Deze uitkomsten staan in de buitenste ring.



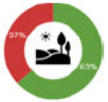

Kinderen moeten zelf kunnen fietsen naar school

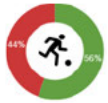

Bussen moeten in de bebouwde kom blijven

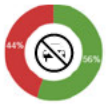

De kwaliteit van de lucht moet beter


Er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers


De maximum snelheid in bebouwde kom moet overal omlaag naar 30 km/u


Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk

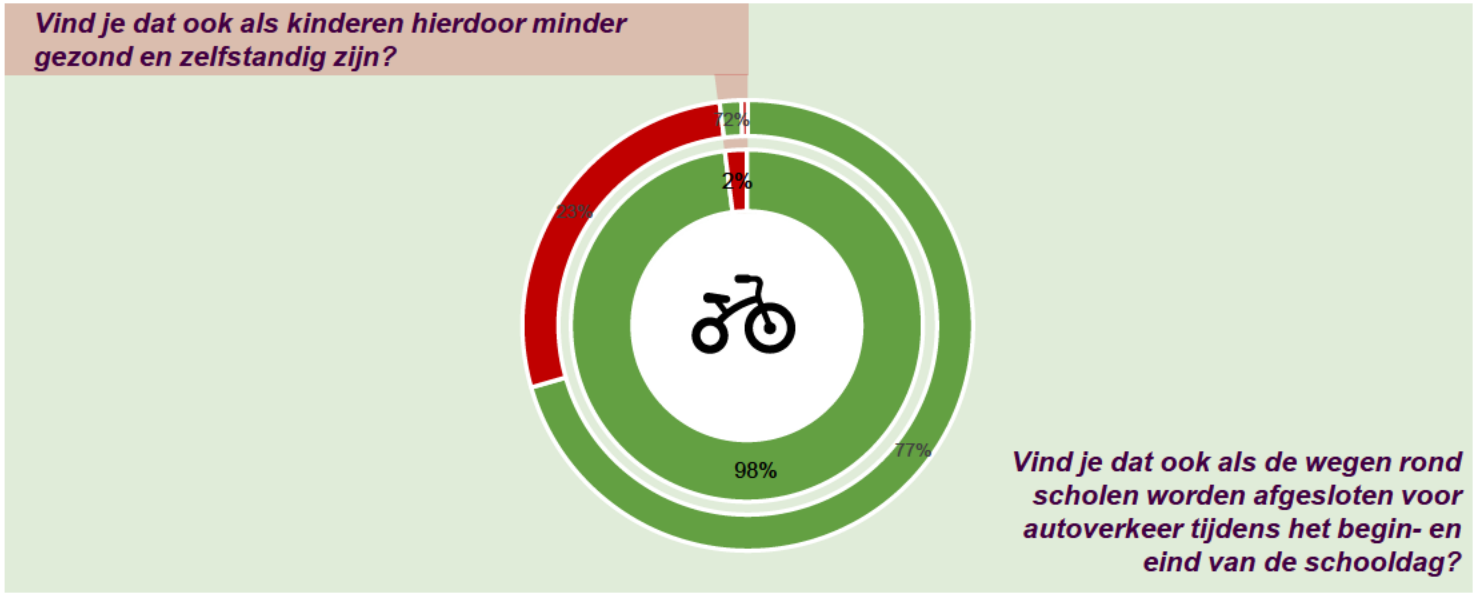

Er moet meer ruimte komen voor spelende kinderen in mijn wijk


Auto's moeten worden geweerd uit het centrum van de steden/dorpen (behalve doelgroepenvervoer

2.6.1 Kinderen moeten zelf kunnen fietsen naar school

Bijna alle respondenten zijn het met deze stelling eens. Drie kwart van de tegenstanders gaat alsnog overstag als niet kunnen fietsen leidt tot minder gezonde en zelfstandige kinderen. Onder de voorstanders blijft 72% bij dezelfde mening als dit zou betekenen dat de wegen rond scholen (tijdelijk) afgesloten worden voor autoverkeer rond de start- en eindtijden van de scholen. Dat is 63% van alle respondenten. In regio Noord zijn alle respondenten het eens zijn met de stelling. In Amsterdam geldt dit voor 96%.

Kinderen moeten zelf kunnen fietsen naar school (n=858)

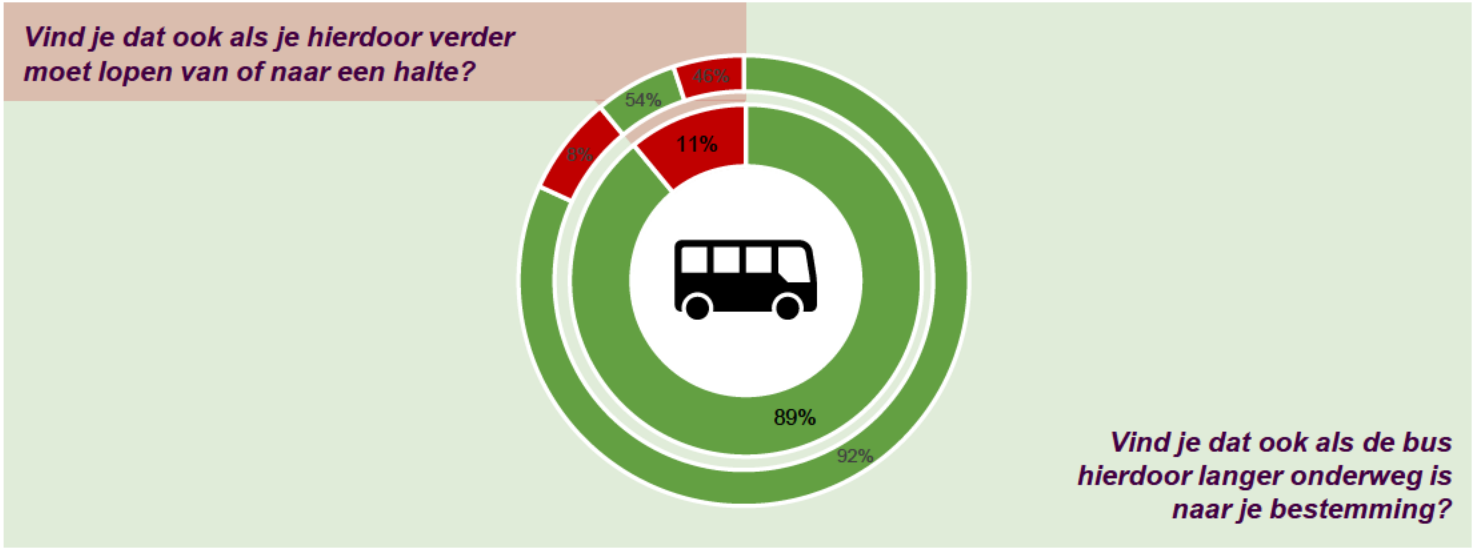


2.6.2 Bussen moeten in de bebouwde kom blijven

Een ruime meerderheid is het eens met deze stelling. Onder de voorstanders is vindt 92% dat nog steeds, ook al is de bus dan langer onderweg.

De tegenstanders zijn meer verdeeld: een kleine meerderheid blijft ook tegenstander als hierdoor verder moet worden gelopen naar de halte. In regio Amsterdam zijn iets meer voorstanders (90%), in regio Zuid iets minder (87%) dan gemiddeld.

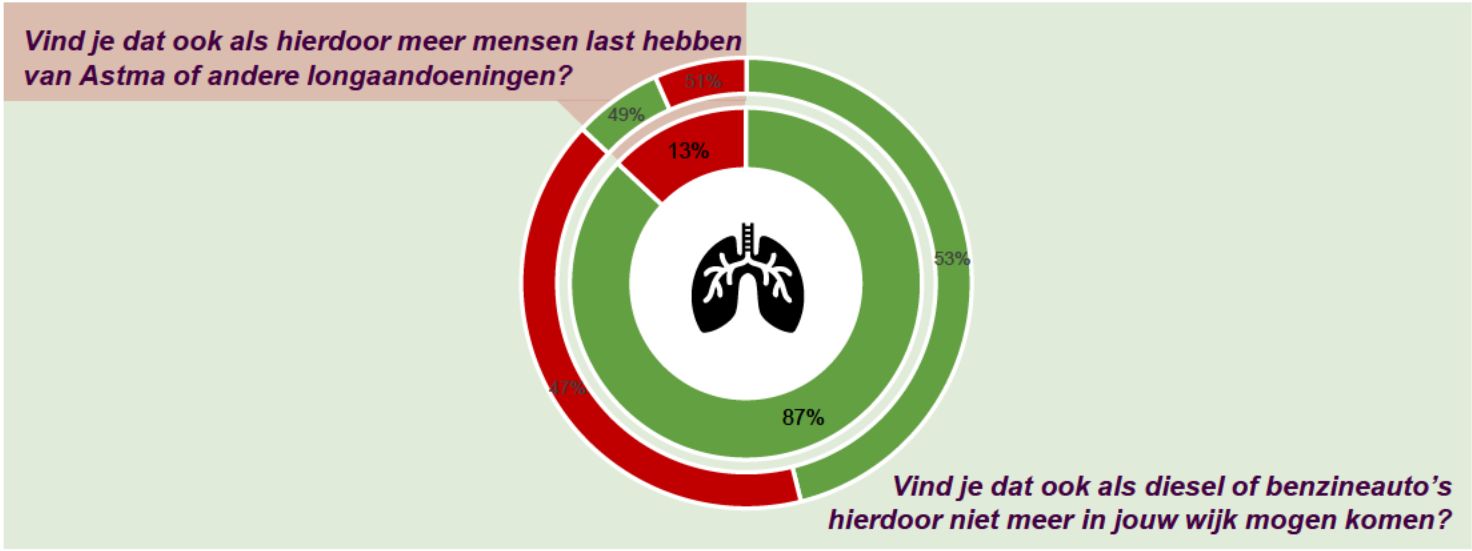
Ik vind dat bussen in de bebouwde kom moeten blijven (n=858)



2.6.3 De kwaliteit van de lucht moet beter

Een iets kleinere, maar nog altijd ruime meerderheid vindt dat de luchtkwaliteit beter moet. Voorstanders zijn verdeeld over de vervolgstelling: een kleine meerderheid (54%) vindt dat diesel- of benzineauto's moeten worden geweerd uit de woonwijken. Ook tegenstanders zijn verdeeld over hun vervolgvraag: De helft is nog steeds tegen als dat betekent dat meer mensen last krijgen van Astma of andere longaandoeningen. Regio Noord ligt het aandeel voorstanders op de hoofdstelling het laagst, maar is nog altijd 82%).

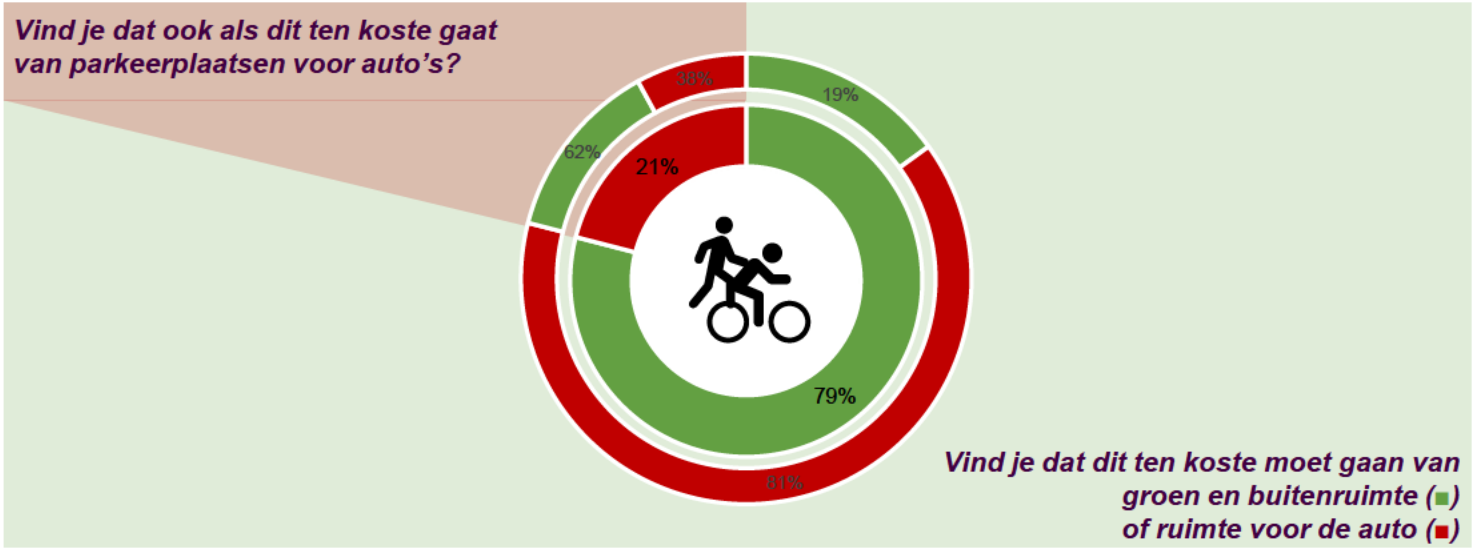
De kwaliteit van de lucht moet beter (n=858)



2.6.4 Er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers

Een ruime meerderheid van de respondenten is het met deze stelling eens. Van de voorstanders vindt 80% dat dit ten koste moet gaan van ruimte voor de auto (en niet ten koste van groen). Twee derde van de tegenstanders vindt dit nog steeds als dit uiteindelijk ten koste gaat van autoparkeer-plaatsen. Onder automobilisten is het aandeel tegenstanders met 33% relatief hoog, datzelfde geldt voor regio Zuid (26%). Het merendeel van de respondenten die drukte op fietspaden ervaart, vindt dat er meer ruimte moet komen voor fietsers. Van degenen die drukte op de autoweg ervaren, vindt nog steeds het merendeel dat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers moet komen, wederom vooral ten koste van ruimte voor de auto. Dit geldt wel met name voor automobilisten die alternatieven, waaronder de fiets, overwegen. Van degenen die geen alternatieve reismethode overwegen, vindt alsnog 55% dat er meer ruimte voor fietsers moet komen

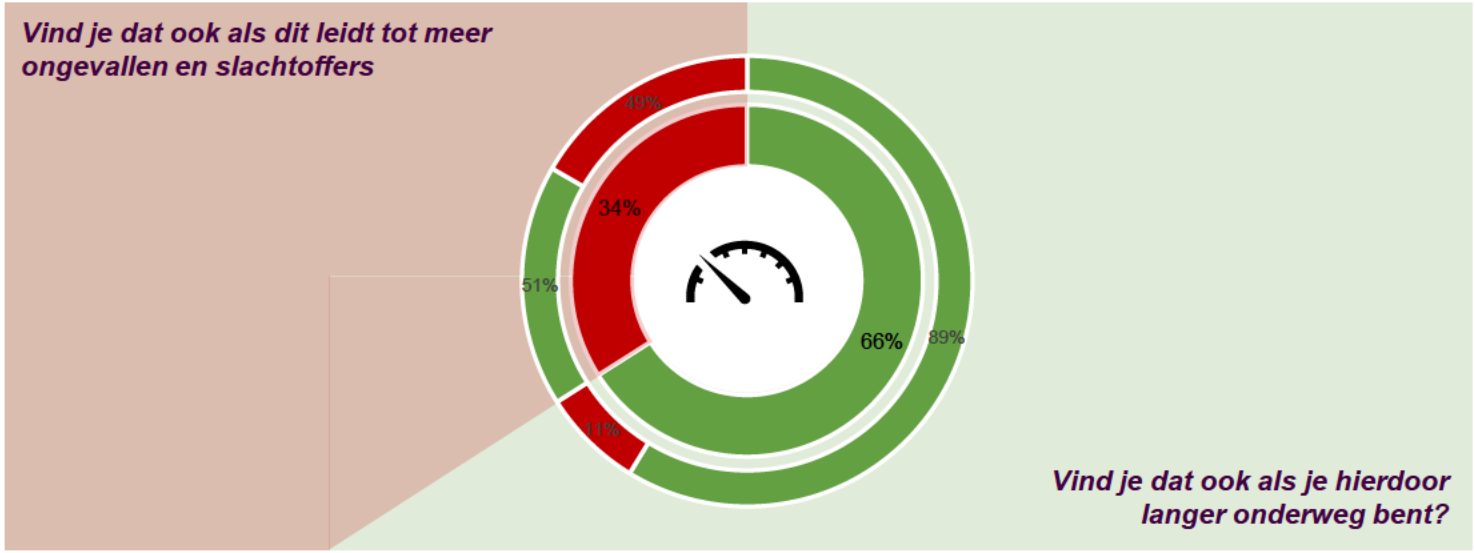
Er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers (n=858)



2.6.5 De maximumsnelheid in de bebouwde kom moet overal omlaag naar 30 km/h

Twee derde van alle respondenten is het hiermee eens. Bijna de helft vindt dit nog steeds als dit leidt tot een langere reistijd. Een nipte meerderheid van de respondenten die in eerste instantie tegen is, is dat niet meer als dit leidt tot meer verkeersongevallen en -slachtoffers. Inwoners uit Amsterdam zijn het relatief meer eens met deze stelling dan in andere regio's (73%). Jongere respondenten zijn onder gemiddeld eens. Respondenten die meer verkeersoverlast ervaren, zijn het vaker eens zijn met de stelling. We zien geen verschillen tussen hoog- en laagfrequente reizigers. Automobilisten zijn het minder vaak eens met de stelling, terwijl ov-reizigers iets vaker voorstander zijn.

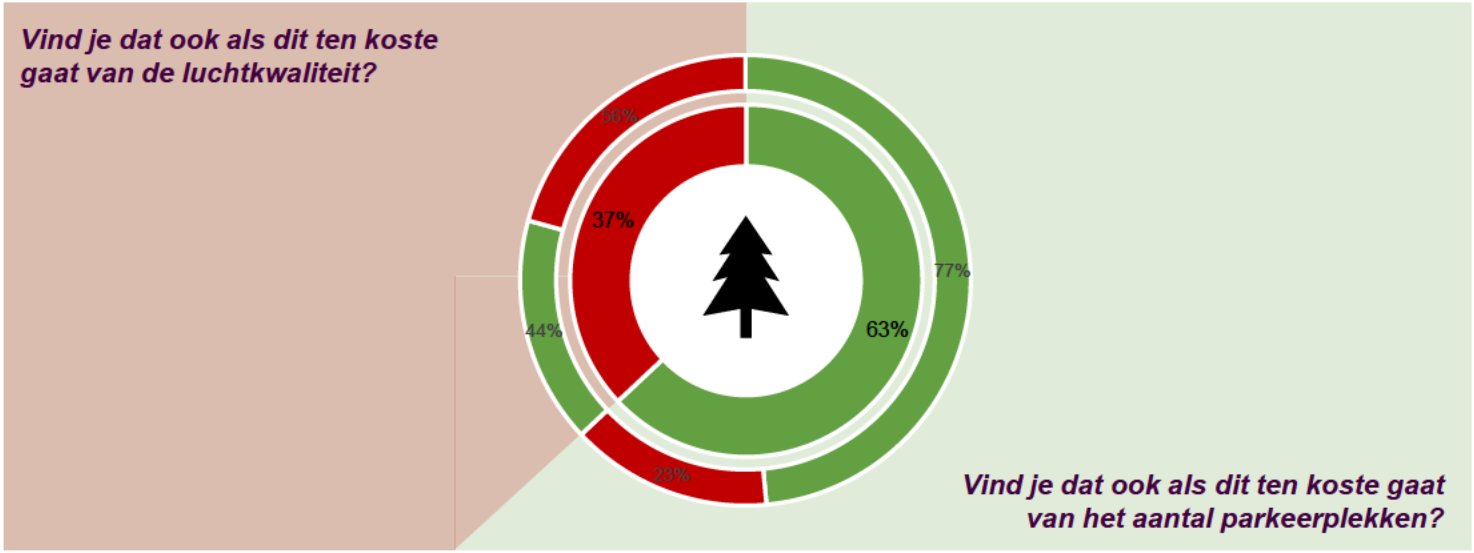
De maximum snelheid in de bebouwde kom moet omlaag (n=858)



2.6.6 Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk

Iets minder dan twee derde wil meer groen/openbare ruimte in zijn/haar wijk. Drie kwart van de voorstanders vindt dat dit ten koste mag gaan van het aantal parkeerplekken. Van de tegenstanders vindt een nipte minderheid (44%) dat dit ten koste mag gaan van de luchtkwaliteit. Het aandeel voorstanders is relatief groot in regio Noord. We zien verder dat het aandeel voorstanders groot is onder respondenten die vinden dat er te veel parkeerplekken, te veel autowegen en te weinig groen in hun leefomgeving is (resp. 83%, 84% en 92%).

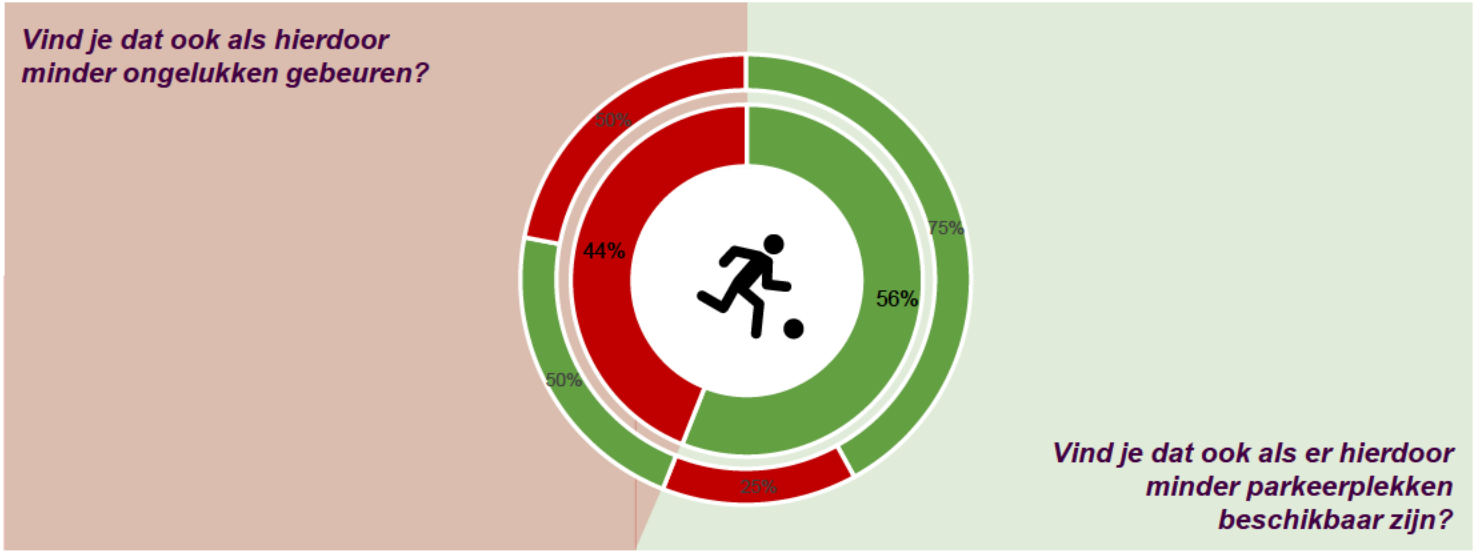
Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk (n=857)



2.6.7 Er moet meer ruimte komen voor spelende kinderen in mijn wijk

Net iets meer dan de helft van alle respondenten vindt dat er meer ruimte moet komen voor spelende kinderen in de wijk moet komen. De helft van de tegenstanders blijft ook bij dat standpunt als dit ongelukken voorkomt. Driekwart van de voorstanders zou hier parkeerplekken voor opgeven. Er zijn geen grote verschillen te zien tussen de regio's of leeftijden.

Er moet meer ruimte komen voor spelende kinderen in mijn wijk (n=858)

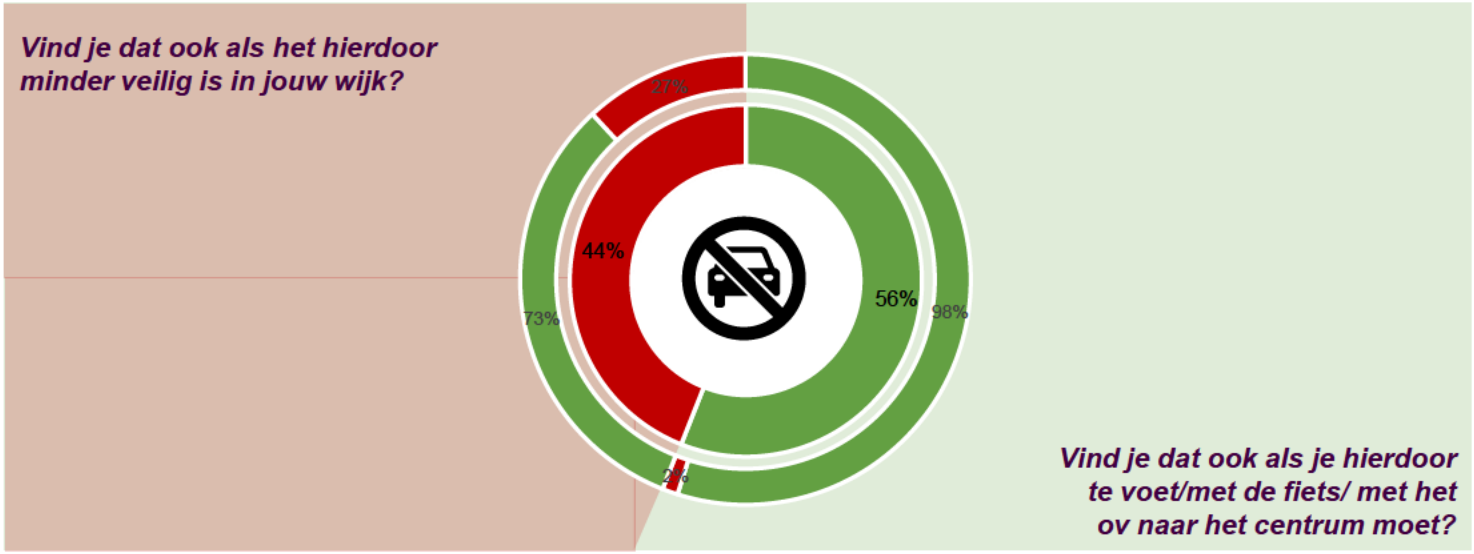


2.6.8 Auto's moeten worden geweerd uit het centrum van de steden/dorpen

Een kleine meerderheid vindt dat auto's moeten worden geweerd uit de centra van de steden en dorpen. Vrijwel alle voorstanders vinden dat nog steeds als ze hierdoor lopend, met de fiets of met het ov naar het centrum moeten. Het grootste deel van de tegenstanders vindt alsnog dat auto's geweerd moeten worden als het dan minder veilig zou worden in de wijk waar met woont.

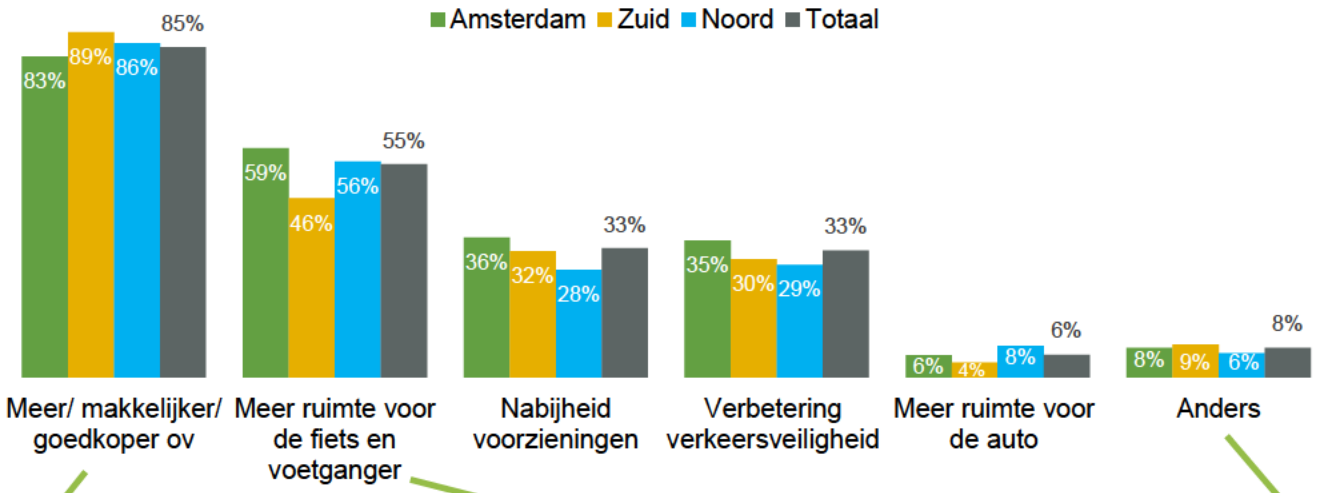
Door 41% van de automobilisten wordt deze stelling eveneens positief beantwoord. Dit betreffen met name automobilisten die bereid zijn om anders te reizen maar dit niet kunnen. Opvallend is dat een kleiner deel van degenen die zowel anders kunnen als willen reizen het eens is met de stelling. De woonregio heeft nagenoeg geen effect op het beantwoorden van de stelling.

Auto's moeten geweerd worden uit het centrum van de steden/dorpen (behalve doelgroepenvervoer) (n=776)



2.6.9 Waar zou je in investeren als je het voor het zeggen zou hebben? (n=857)

In onderstaande diagram bestaan de categorieën 'Meer/ makkelijker/ goedkoper ov' en 'Meer ruimte voor de fiets en voetganger' bestaan uit respectievelijk 3 en 2 antwoordopties. De andere categorieën waren één antwoordoptie in de vragenlijst. Er konden meer antwoorden worden gegeven.



Een ruime meerderheid heeft een (of meer) van de **ov-gerelateerde** antwoordopties aangevinkt. 64% van alle respondenten zou de prijs van ov verlagen, 59% zou investeren in meer ov en 50% zou het ov makkelijker maken

Een (kleine) meerderheid zou investeren in meer en betere **fietspaden** (48%) en/of meer ruimte voor **voetgangers** (34%). In regio Zuid is dit aandeel wat lager dan in de andere regio's.

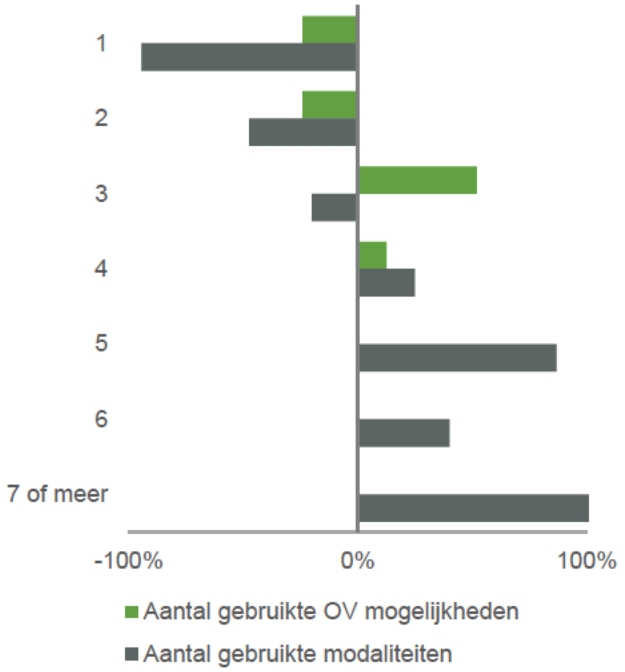
De respondenten die **anders, namelijk** hebben geantwoord noemen vooral meer handhaving op verkeersovertredingen en het uitbreiden van de parkeer-voorzieningen.

Moventem
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

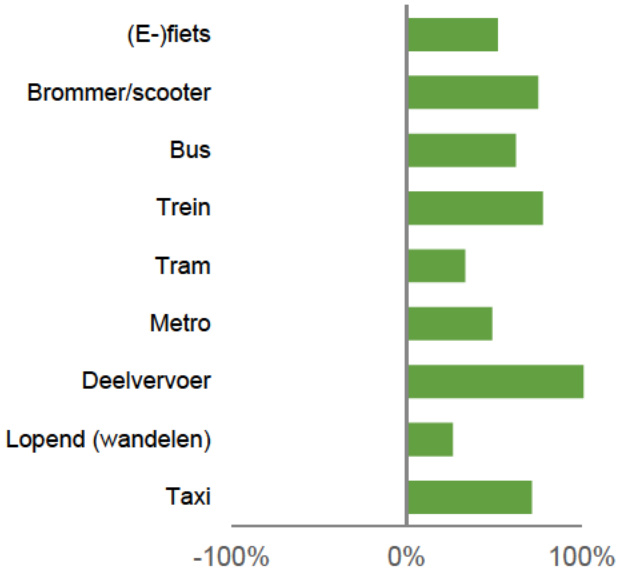
BIJLAGEN

Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan wel, wil wel)



Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

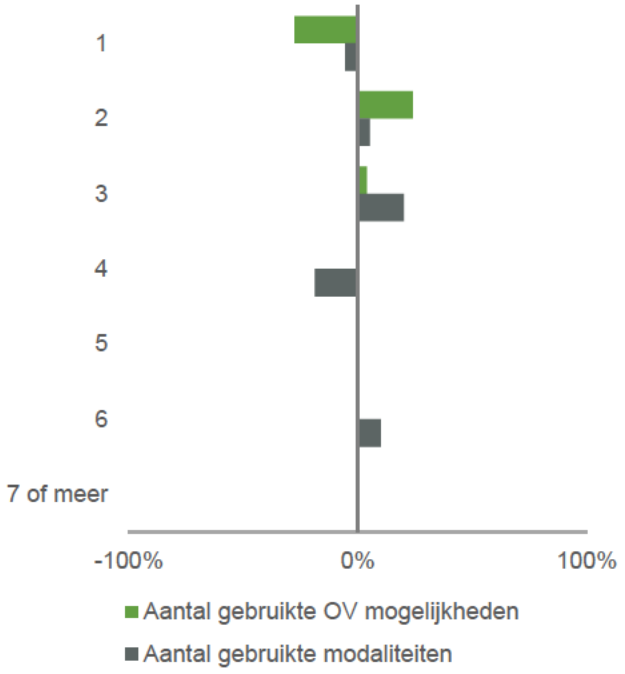


Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

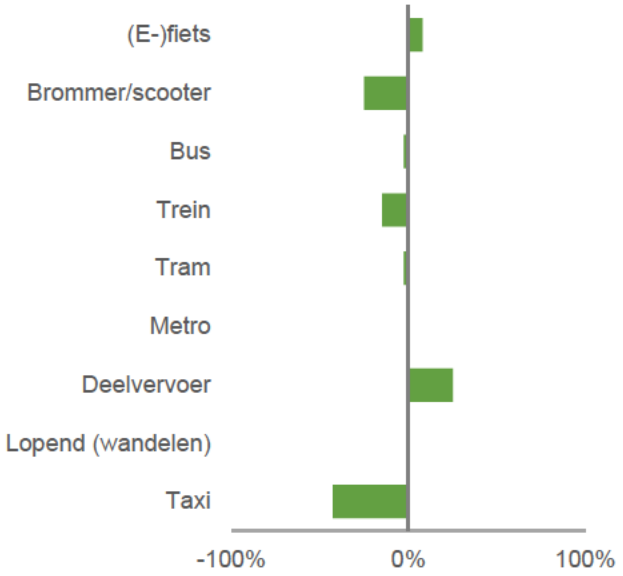
[<<< TERUG NAAR SLIDE 18]

Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan niet, wil wel)



Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

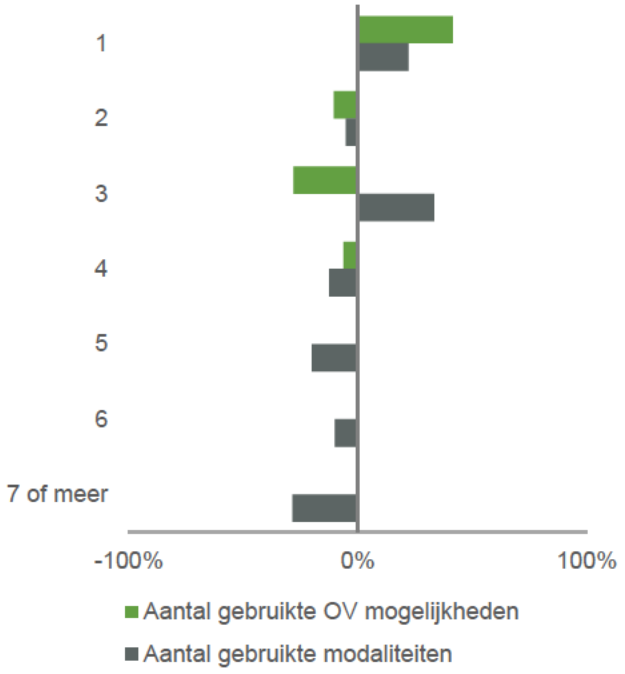


Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

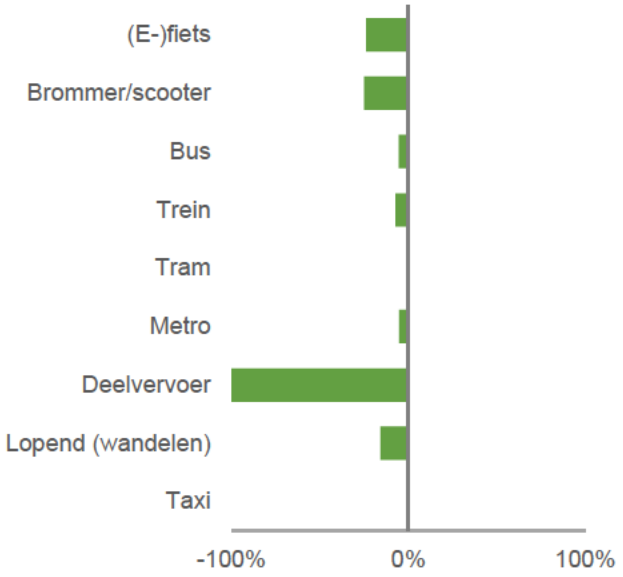
<<< TERUG NAAR SLIDE 19

Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan wel, wil niet)



Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

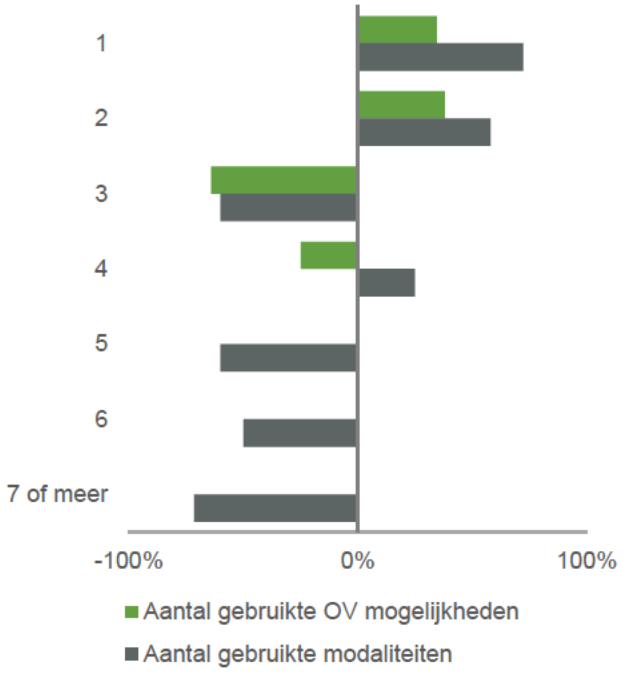


Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

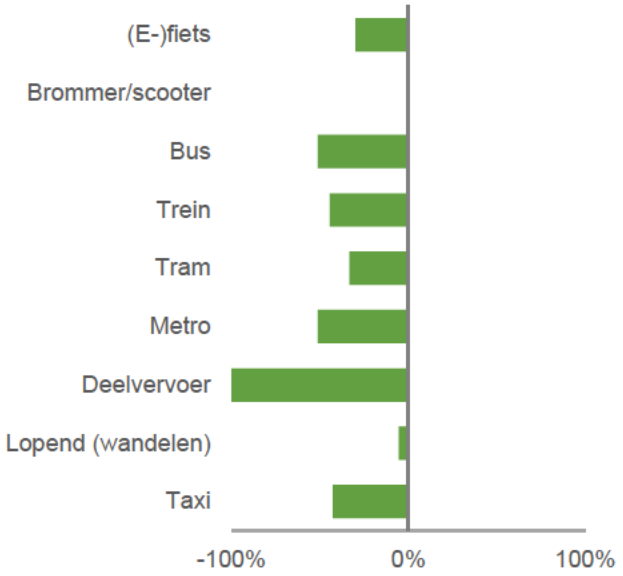
<<< TERUG NAAR SLIDE 20

Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan niet, wil niet)



Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten



Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

<<< TERUG NAAR SLIDE 21