



Inwonerspanel

Waalre

Inwonerspanel Waalre Peiling 1 2023

Mobiliteit

Gemeente Waalre
Oktober 2023



Colofon

Uitgave: Research 2Evolve
Tesselschadelaan 15A
1217 LG Hilversum
Tel: (035) 623 27 89
info@research2evolve.nl
www.research2evolve.nl

Uitgevoerd: Oktober 2023

Opdrachtgever Gemeente Waalre

Het onderzoek is uitgevoerd door Research 2Evolve. Het marktonderzoeksbureau neemt de richtlijnen van de MOA (Markt Onderzoek Associatie) in acht. Deze richtlijnen zijn bij Research 2Evolve op te vragen. Research 2Evolve is ISO 27001 gecertificeerd en werkt volgens de AVG en de gedragscode voor Onderzoek en Statistiek.

**Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan,
mits de bron duidelijk wordt vermeld.**



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Onderzoeksverantwoording	4
1.1	Inleiding	5
1.2	Uitvoering van het onderzoek	5
1.3	Responsoverzicht	6
1.4	Steekproefsamenstelling	6
1.5	Weging	7
1.6	Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid	8
1.7	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Resultaten	10





Hoofdstuk 1:

Onderzoeksverantwoording



Onderzoeksverantwoording

1.1 Inleiding

De gemeente Waalre vindt verkeer belangrijk voor haar inwoners en bezoekers. De gemeente moet veilig, bereikbaar en leefbaar zijn, ook in de toekomst. Daarom werkt de gemeente aan een nieuw mobiliteitsplan. In opdracht van gemeente Waalre heeft het onderzoeksbureau Research 2Evolve een onderzoek uitgevoerd onder de leden van het inwonerspanel om te weten te komen wat inwoners hierbij belangrijk vinden. Niet-panelleden hebben tevens de mogelijkheid gekregen om via de open link de vragenlijst online in te vullen. Verkeer is belangrijk voor onze inwoners en bezoekers.

1.2 Uitvoering van het onderzoek



Steekproef: Leden van inwonerspanel Waalre



Methode: Online/Open link



Uitnodiging: Per mail



Veldwerkperiode: 6 t/m 22 oktober 2023



Herinnering: 2 keer

Onderzoeksverantwoording

1.3 Responsoverzicht

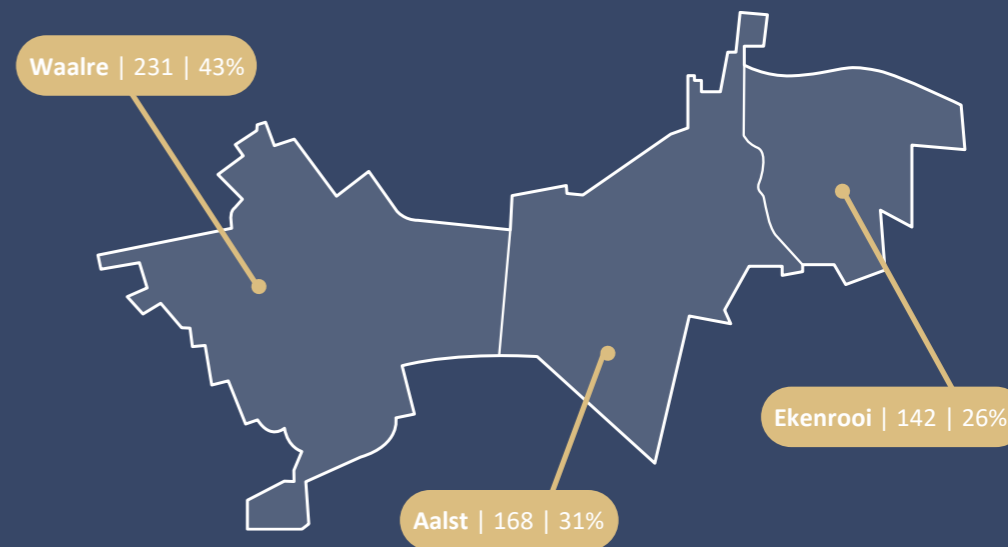
	N
Totaal aantal leden inwonerspanel	877
Respondenten via inwonerspanel	459
Respons percentage inwonerspanel	52%
Respondenten via de open link	82
Totaal aantal respondenten	541

1.4 Samenstelling respondenten

Hieronder staat een uitsplitsing van de respondenten naar leeftijd:

Wat is uw leeftijd?	N	%
16 t/m 34 jaar	20	4%
35 t/m 49 jaar	123	23%
50 t/m 64 jaar	180	33%
65 jaar en ouder	218	40%

De respons is naar kern als volgt verdeeld:



Onderzoeksverantwoording

1.5 Weging

Als de respons afwijkt op de variabele leeftijd, is er een weging toegevoegd, zodat de resultaten een juiste afspiegeling vormen van de werkelijke bevolking. Dit is een gangbare werkwijze in statistisch kwantitatief onderzoek. Personen in ondervertegenwoordigde groepen krijgen een gewicht groter dan 1 en tellen relatief zwaarder mee in het totaalresultaat. Personen in groepen met een oververtegenwoordiging krijgen een gewicht kleiner dan 1 waardoor ze minder zwaar mee tellen. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van een niet geheel representatieve steekproef te verkleinen. Doorgaans wordt een maximale weegfactor van 3 gehanteerd.

Op dit moment is het inwonerspanel nog niet representatief voor de werkelijke bevolking binnen de gemeente. De panelleden jonger dan 35 jaar zijn ondervertegenwoordigd en panelleden van 50 jaar en ouder zijn oververtegenwoordigd. Daarnaast nemen niet alle panelleden deel aan een onderzoek, daarom wordt er niet alleen gekeken naar de verdeling binnen het panel ten opzichte van de gemeente, maar ook naar de verdeling van de netto respons ten opzichte van de daadwerkelijke verdeling. Door het toevoegen van een weging op leeftijd zijn de resultaten gecorrigeerd, waarmee de invloed van een niet geheel representatieve steekproef wordt verkleind.



Onderzoeksverantwoording

1.6 Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Het betrouwbaarheidspercentage geeft de kans aan dat bij herhaling van het onderzoek hetzelfde uit het onderzoek komt. Bij een betrouwbaarheidspercentage van 95% is er 95% kans bij herhaling dat de antwoorden hetzelfde zullen zijn met andere respondenten binnen de doelgroep.

De nauwkeurigheid (uitgedrukt in foutmarge) geeft het gebied aan, waarbinnen de werkelijke waarde in de populatie ligt. De foutmarge is het percentage dat het antwoord kan afwijken van de werkelijkheid. Als de foutmarge 4% is, en 47% van steekproef een bepaald antwoord geeft, dan ligt dit percentage in werkelijkheid maximaal 4% boven of 4% onder deze 47%, dus tussen de 43% en 51% (een lagere foutmarge vereist een grotere steekproef). Een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutmarge van 5% is gangbaar en algemeen geaccepteerd bij (statistisch) kwantitatief onderzoek. Bij een zeer laag aantal waarnemingen ($N < 50$) is de foutmarge groter waardoor de resultaten minder betrouwbaar zijn.

Met het aantal respondenten dat heeft deelgenomen (=541) kan met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 4,1% uitspraken gedaan worden op totaalniveau. Deze marge is kleiner dan de 5% die algemeen geaccepteerd wordt bij (statistisch) kwantitatief onderzoek. Dit betekent dat er een kleinere kans is dat de resultaten niet representatief zijn voor de hele populatie. Met een kleinere foutmarge hebben we dus meer vertrouwen dat de resultaten dicht bij de werkelijke situatie van de populatie liggen.



Onderzoeksverantwoording

1.7 Leeswijzer

Daar waar de som van de resultaten niet precies op 100% uitkomt, wordt dit veroorzaakt door afrondingsverschillen of was meer dan één antwoord toegestaan. Waar in de tabellen ongelijke N-en (aantal respondenten) te zien zijn, wordt dit veroorzaakt door het uitsluiten van de antwoordcategorie 'weet ik niet/geen mening' en/of routing in de vragenlijst. In de tabellen wordt de ongewogen N weergegeven.

In deze rapportage is gekeken naar significante verschillen op leeftijd. Significante verschillen zijn verschillen die niet aan toeval toe te schrijven zijn. Als er relevante significante verschillen zijn, worden deze in de samenvatting benoemd.

Significante verschillen zijn weergegeven door letters. Zie hieronder een voorbeeld:

	Totaal	Man A	Vrouw B
(Helemaal) mee eens	17%	34%	51% A
Neutraal	41%	19%	14%
(Helemaal) mee oneens	42%	47%	35%
Totaal	1978	1178	800

De letter A die onder de 51% in kolom B staat, geeft aan dat deze waarde in kolom B - Vrouw (51%) significant groter is dan de waarde in kolom A - Man (34%). In deze tabel is dus te zien dat vrouwen (51%) het vaker (helemaal) eens zijn met de stelling dan mannen (34%).





Hoofdstuk 2: Resultaten





Deelauto

Ruim vier op de tien (43%) vindt dat de gemeente de deelauto moet stimuleren en faciliteren, een even groot deel (43%) vindt dat de gemeente dit niet moet stimuleren en faciliteren. Eén op de zeven (14%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,6.

Deeltweewielersysteem

Ruim een derde (35%) vindt dat de gemeente de deeltweewieler stimuleren, ruim de helft (53%) vindt dat de gemeente dit niet moet stimuleren. Eén op de acht (12%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,8.

Zero-emissiezones

De helft van de respondenten (48%) vindt dat de gemeente zero-emissiezones moet aanwijzen, bijna de helft (45%) vindt dat de gemeente dit niet moet doen. 7% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,5.

Vraaggestuurd OV

Drie kwart van de respondenten (74%) vindt dat de gemeente actief moet inzetten op vraaggestuurd OV, en dit verder moet uitbreiden ter aanvulling op het huidige OV-netwerk. Bijna één op de zes (15%) vindt dat de gemeente dit niet moet doen. Eén op de negen (11%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 1,8.

Behouden OV-netwerk

Acht op de tien respondenten (82%) vindt dat de gemeente er alles aan moet doen om het huidige netwerk te behouden of verbeteren. Bijna één op de acht (12%) vindt dat de gemeente dit niet moet doen. 6% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 1,5.

Functioneren OV-netwerk

Een derde (34%) van de respondenten vindt het huidige netwerk met de huidige frequentie van de bussen voldoende. Ruim de helft (53%) vindt dat de gemeente moet lobbyen voor een hogere frequentie, meer haltes en/of andere routes buiten de gemeente. Eén op de acht (13%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,9.

Mobiliteitshubs

Zes op de tien respondenten (58%) dat de gemeente actief mobiliteitshubs moet ontwikkelen om een reis met duurzame vervoerswijzen (zoals trein/fiets) aantrekkelijker te maken dan de eigen auto. Drie op de tien (31%) vindt dat de gemeente geen hubs moet ontwikkelen en dat dit vooral aan de markt moet worden overgelaten en de burger zijn reis zelf organiseert. Eén op de tien (10%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,2.



Het hoofdfietsnetwerk

Zes op de tien respondenten (58%) vindt dat er veel snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroutes tussen belangrijke verbindingen ontbreken. Een kwart (26%) vindt dat er tussen alle belangrijke verbindingen een snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroute ligt. 6% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,2.

Werkgeversaanpak

Een derde van de respondenten (32%) vindt dat de gemeente niet moet inzetten op fiets met de werkgeversaanpak. Bijna zes op de tien (57%) vindt dat er tussen alle belangrijke verbindingen een snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroute ligt. Eén op de negen (11%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,8.

Fietsstimulering

Twee op de tien respondenten (21%) vindt dat de gemeente niet moet inzetten op inzetten op fietsstimulering. Drie kwart (75%) vindt dat er tussen alle belangrijke verbindingen een snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroute ligt. 5% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 3,2.

30 km/uur binnen de kom

Ruim de helft van de respondenten (55%) vindt dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u zijn moeten. Ruim vier op de tien (43%) vindt dat er ook hogere snelheden dan 30 km/u binnen de bebouwde kom ook toegestaan zijn. 2% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,3.

Smart mobility

Drie op de tien respondenten (30%) vindt dat de gemeente moet niet inzetten op smart mobility. Bijna twee derde (64%) vindt dat de gemeente dit wel moet doen. 6% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,9.

Koploper technologische ontwikkelingen

Een derde van de respondenten (34%) vindt dat gemeente koploper zijn moet met de uitrol van technologische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid verbeteren. Ruim de helft (55%) vindt dat de gemeente volgend moet zijn. Eén op de tien (10%) heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,8.

Aandacht voor verkeersveiligheid

Ruim zes op de tien respondenten (63%) vindt dat gemeente meer moet inzetten op veilige weginrichting. Een derde (34%) vindt dat de gemeente meer moet inzetten op handhaving en voorlichting om het gedrag te verbeteren. 3% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,1.

Weginrichting

Drie op de tien respondenten (29%) vindt dat de weginrichting sober moet zijn. Twee derde (65%) vindt dat er een ideale weginrichting moet zijn. 7% heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,9.



Parkeernormen

Drie op de tien respondenten (31%) vindt dat de parkeernormen in woonwijken omlaag moeten. Ruim de helft (54%) vindt dat de normen omhoog moeten. Eén op de zeven (14%) respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,8.

Parkeerregulering

Bijna de helft van de respondenten (45%) vindt dat de parkeerregulering overal moet worden opgeheven. Bijna een even groot aandeel (43%) vindt dat er meer parkeerregulering moet worden ingevoerd. Eén op de acht (12%) respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,4.

Doorgaand zwaar verkeer

Eén op de negen (11%) respondenten vindt dat doorgaand zwaar verkeer door de kernen mag rijden. Bijna negen op de tien (87%) vindt dat dit niet mag. 3% van de respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 3,6.

Verkeersveiligheidsmaatregelen en leefbaarheid

Twee op de tien (20%) respondenten vindt dat maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid ten koste mogen gaan van de leefbaarheid (geluid/trillingen). Drie kwart (76%) vindt dat dit niet mag. 5% van de respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 3,3.

Sluipverkeer

Twee derde (68%) van de respondenten vindt dat er maatregelen moeten worden genomen om sluipverkeer te voorkomen. Drie op de tien (28%) vindt dat verkeer (ook sluipverkeer) overal moet kunnen rijden. 4% van de respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 2,0.

Gemotoriseerd verkeer, groen en actieve mobiliteit

Drie kwart (75%) van de respondenten wil dat er in de straat minder gebruik door gemotoriseerd verkeer is en meer ruimte voor actieve mobiliteit en groen. Twee op de tien (19%) vindt dat er meer gebruik door gemotoriseerd verkeer en minder ruimte voor actieve mobiliteit en groen mag zijn. 6% van de respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 1,9.

Voetpaden binnen de kom

Zeven op de tien (69%) respondenten vindt dat langs alle wegen binnen de kom een voetpad moet liggen. Een kwart (27%) vindt dat niet nodig. 3% van de respondenten heeft hier geen mening over of weet het niet. Gemiddeld oordeel is een 1,9.

**Deelauto**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet de deelauto stimuleren en faciliteren	21%	20%	23%	25%	17%
2	22%	25%	23%	22%	20%
3	15%	20%	20% C	11%	14%
4 - De gemeente moet de deelauto niet stimuleren of faciliteren	28%	35%	27%	27%	28%
Weet ik niet / geen mening	14%	0%	8%	15%	21% B
Gemiddelde	2,6	2,7	2,5	2,5	2,7
Totaal	541	20	123	180	218

**Deeltweewielersysteem**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet de deeltweewieler stimuleren	16%	20%	19%	18%	11%
2	19%	25%	15%	21%	19%
3	15%	5%	26% ACD	14%	12%
4 - De gemeente moet de deeltweewieler niet stimuleren	38%	45%	33%	37%	39%
Weet ik niet / geen mening	12%	5%	7%	11%	18% ABC
Gemiddelde	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0
Totaal	541	20	123	180	218



Zero-emissiezones

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet zero-emissie zones aanwijzen	27%	20%	27%	29%	28%
2	21%	20%	20%	19%	22%
3	18%	25%	15%	17%	19%
4 - De gemeente moet geen zero-emissie zones aanwijzen	27%	35% D	33% D	28%	21%
Weet ik niet / geen mening	7%	0%	7%	7%	10%
Gemiddelde	2,5	2,8	2,6	2,5	2,4
Totaal	541	20	123	180	218

**Vraaggestuurd OV**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet actief inzetten op vraaggestuurd OV, en dit verder uitbreiden ter aanvulling op het huidige OV-netwerk	42%	45%	33%	40%	50% B
2	32%	25%	34%	31%	34%
3	7%	10%	6%	9%	6%
4 - De gemeente moet niet meer gaan inzetten op vraaggestuurd OV en alleen de verplichtte taken uitvoeren	8%	5%	10%	10%	6%
Weet ik niet / geen mening	11%	15% D	18% CD	10% D	4%
Gemiddelde	1,8	1,7	1,9	1,9	1,7
Totaal	541	20	123	180	218

**Behouden OV-netwerk**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet er alles aan doen om het huidige netwerk te behouden of verbeteren	68%	70%	67%	72%	66%
2	14%	15%	14%	12%	17%
3	5%	10%	7%	2%	5%
4 - De gemeente kan beter investeren in het vraaggestuurde OV of andere onderwerpen omdat het reguliere OV niet binnen hun invloedssfeer ligt	7%	5%	6%	7%	7%
Weet ik niet / geen mening	6%	0%	7%	7%	6%
Gemiddelde	1,5	1,5	1,5	1,4	1,5
Totaal	541	20	123	180	218



Functioneren OV-netwerk

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Het huidige netwerk met de huidige frequentie van de bussen is voldoende	16%	15%	20%	12%	17%
2	18%	20%	18%	16%	20%
3	15%	15%	14%	18%	14%
4 - De gemeente moet lobbyen voor een hogere frequentie, meer haltes en/of andere routes buiten de gemeente	38%	40%	32%	42%	37%
Weet ik niet / geen mening	13%	10%	17%	12%	11%
Gemiddelde	2,9	2,9	2,7	3,0	2,8
Totaal	541	20	123	180	218

**Mobiliteitshubs**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet actief mobiliteitshubs ontwikkelen om een reis met duurzame vervoerswijzen (zoals trein/fiets) aantrekkelijker te maken dan de eigen auto	33%	25%	33%	36%	34%
2	25%	25%	27%	25%	25%
3	11%	5%	17% A	9%	11%
4 - De gemeente moet geen hubs ontwikkelen. Dit moet vooral aan de markt worden overgelaten en de burger organiseert zelf zijn reis	20%	30% D	20%	20%	17%
Weet ik niet / geen mening	10%	15% B	4%	9%	13% B
Gemiddelde	2,2	2,5	2,2	2,1	2,1
Totaal	541	20	123	180	218



Het hoofdfietsnetwerk

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Er ontbreken veel snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroutes tussen belangrijke verbindingen	34%	50% BCD	33%	30%	32%
2	24%	20%	22%	23%	28%
3	16%	5%	20% A	16% A	17% A
4 - Tussen alle belangrijke verbindingen ligt een snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroute	20%	25%	21%	21%	16%
Weet ik niet / geen mening	6%	0%	4%	9%	7%
Gemiddelde	2,2	2,1	2,3	2,3	2,2
Totaal	541	20	123	180	218

**Werkgeversaanpak**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet niet inzetten op fiets met de werkgeversaanpak	21%	30% B	16%	21%	20%
2	11%	15%	12%	12%	9%
3	21%	5%	29% AC	19% A	22% A
4 - De gemeente moet inzetten op fiets met de werkgeversaanpak	36%	50% CD	37%	32%	33%
Weet ik niet / geen mening	11%	0%	5%	16% B	16% B
Gemiddelde	2,8	2,8	2,9	2,8	2,8
Totaal	541	20	123	180	218

**Fietsstimulering**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet niet inzetten op fietsstimulering	13%	30% BCD	10%	14% D	7%
2	8%	5%	11% D	9%	5%
3	27%	10%	33% A	28% A	28% A
4 - De gemeente moet veel inzetten op fietsstimulering	48%	55%	45%	43%	52%
Weet ik niet / geen mening	5%	0%	2%	5%	8% B
Gemiddelde	3,2	2,9	3,1	3,0	3,4
Totaal	541	20	123	180	218

**30 km/uur binnen de kom**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Alle wegen binnen de bebouwde kom moeten 30 km/u zijn	39%	30%	38%	39%	43%
2	16%	20%	17%	14%	16%
3	15%	5%	17%	15%	18%
			A	A	A
4 - Hogere snelheden dan 30 km/u binnen de bebouwde kom zijn ook toegestaan	28%	45%	26%	30%	21%
		BCD		D	
Weet ik niet / geen mening	2%	0%	2%	2%	3%
Gemiddelde	2,3	2,6	2,3	2,4	2,2
Totaal	541	20	123	180	218



Smart mobility

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet niet inzetten op smart mobility	19%	20%	25%	18%	16%
2	11%	15%	13%	11%	8%
3	24%	30%	25%	21%	24%
4 - De gemeente moet inzetten op smart mobility	40%	30%	33%	44%	44%
Weet ik niet / geen mening	6%	5%	3%	6%	8%
Gemiddelde	2,9	2,7	2,7	3,0	3,0
Totaal	541	20	123	180	218

**Koploper technologische ontwikkelingen**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet koploper zijn met de uitrol van technologische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid verbeteren	18%	10%	19%	17%	22% A
2	16%	5%	17% A	17% A	17% A
3	21%	20%	22%	21%	22%
4 - De gemeente moet volgend zijn met de uitrol van technologische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid verbeteren	34%	60% BCD	33%	33%	27%
Weet ik niet / geen mening	10%	5%	10%	12%	11%
Gemiddelde	2,8	3,4	2,8	2,8	2,6
Totaal	541	20	123	180	218



Aandacht voor verkeersveiligheid

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - De gemeente moet meer inzetten op veilige weginrichting	44%	50%	50%	42%	41%
2	19%	20%	20%	22%	14%
3	11%	10%	8%	13%	11%
4 - De gemeente moet meer inzetten op handhaving en voorlichting om het gedrag te verbeteren	23%	15%	20%	19%	31%
Weet ik niet / geen mening	3%	5%	2%	4%	3%
Gemiddelde	2,1	1,9	2,0	2,1	2,3
Totaal	541	20	123	180	218

**Weginrichting**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Sobere weginrichting	14%	20%	9%	17%	11%
		B		B	
2	15%	5%	19%	17%	13%
			A	A	
3	30%	25%	31%	27%	33%
4 - Ideale weginrichting	35%	45%	37%	29%	35%
		C			
Weet ik niet / geen mening	7%	5%	5%	9%	7%
Gemiddelde	2,9	3,0	3,0	2,7	3,0
Totaal	541	20	123	180	218



Parkeernormen

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Parkeernormen in woonwijken omlaag	10%	10%	11%	7%	12%
2	21%	25%	21%	22%	20%
3	26%	15%	27%	30% A	27%
4 - Parkeernormen in woonwijken omhoog	28%	45% BCD	25%	26%	25%
Weet ik niet / geen mening	14%	5%	15% A	14% A	17% A
Gemiddelde	2,8	3,0	2,8	2,9	2,8
Totaal	541	20	123	180	218

**Parkeerregulering**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Parkeerregulering moet overal worden opgeheven	22%	35% BD	20%	24% D	16%
2	23%	25%	26%	25%	18%
3	29%	30%	24%	28%	34%
4 - Er moet meer parkeerregulering worden ingevoerd	14%	0%	17%	12%	18%
Weet ik niet / geen mening	12%	10%	12%	11%	14%
Gemiddelde	2,4	1,9	2,4	2,3	2,6
Totaal	541	20	123	180	218

**Doorgaand zwaar verkeer**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Doorgaand zwaar verkeer mag door de kernen rijden	5%	10%	7%	3%	2%
		CD	D		
2	6%	5%	6%	7%	6%
3	14%	10%	15%	14%	14%
4 - Doorgaand zwaar verkeer mag niet door de kernen rijden	73%	75%	71%	72%	74%
Weet ik niet / geen mening	3%	0%	1%	4%	5%
Gemiddelde	3,6	3,5	3,5	3,6	3,7
Totaal	541	20	123	180	218

**Verkeersveiligheidsmaatregelen en leefbaarheid**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid mogen ten koste gaan van de leefbaarheid (geluid/trillingen)	7%	5%	8%	8%	5%
2	13%	5%	15% A	14%	15% A
3	22%	10%	24% A	25% A	22% A
4 - Maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid mogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid (geluid/trillingen)	54%	75% BCD	48%	47%	56%
Weet ik niet / geen mening	5%	5%	5%	6%	3%
Gemiddelde	3,3	3,6	3,2	3,2	3,3
Totaal	541	20	123	180	218

**Sluipverkeer**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Er moeten maatregelen worden genomen om sluipverkeer te voorkomen	44%	40%	42%	37%	53%
2	24%	20%	20%	26%	26%
3	12%	15%	15%	16%	6%
		D	D	D	
4 - Verkeer (ook sluipverkeer) moet overal kunnen rijden	16%	20%	20%	17%	10%
		D	D		
Weet ik niet / geen mening	4%	5%	2%	4%	5%
Gemiddelde	2,0	2,2	2,1	2,1	1,7
Totaal	541	20	123	180	218

**Gemotoriseerd verkeer, groen en actieve mobiliteit**

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Minder gebruik door gemotoriseerd verkeer, meer ruimte voor actieve mobiliteit en groen	41%	25%	47%	43%	39%
			A	A	A
2	34%	55%	25%	32%	35%
		BCD			
3	11%	5%	11%	14%	11%
4 - Meer gebruik door gemotoriseerd verkeer, minder ruimte voor actieve mobiliteit en groen	8%	15%	10%	6%	6%
		CD			
Weet ik niet / geen mening	6%	0%	7%	6%	9%
Gemiddelde	1,9	2,1	1,8	1,8	1,8
Totaal	541	20	123	180	218



Voetpaden binnen de kom

	Totaal	t/m 34 jaar A	35 t/m 49 jaar B	50 t/m 64 jaar C	65 jaar en ouder D
1 - Langs alle wegen binnen de kom moet een voetpad liggen	44%	35%	41%	42%	53% ABC
2	25%	20%	28%	27%	24%
3	16%	25% D	14%	18%	12%
4 - Een voetpad langs alle wegen binnen de kom is niet nodig	11%	15%	15% D	11%	8%
Weet ik niet / geen mening	3%	5%	2%	3%	3%
Gemiddelde	1,9	2,2	2,0	2,0	1,7
Totaal	541	20	123	180	218



Research 2Evolve

Postadres	Postbus 918 1200 AX Hilversum
Bezoekadres	Tesselschadelaan 15A 1217 LG Hilversum
Telefoon	035 623 27 89
E-mail	info@research2evolve.nl
Website	www.research2evolve.nl