

# Onderzoek naar de mobiliteitsvisie 2040 onder stakeholders en inwoners van de gemeente Hilversum

Newcom Research & consultancy B.V. | Versie 2 |  
3-11-2020

Kenmerk: 2020.294.4988



# Colofon

## Uitgevoerd door

### **Newcom Research & Consultancy B.V.**

Vestiging Enschede  
Hengelsestraat 221  
7521 AC Enschede

Vestiging Amsterdam  
Herengracht 564  
1017 CH Amsterdam

T 088 - 770 46 00

E  
service@newcom.nl

W  
www.newcom.nl

## Onderzoekers

drs. Jasper Lohuis  
drs. Niels Couvreur

Enschede, 3-11-2020

### **Newcom Research & Consultancy B.V.**

*Newcom Research & Consultancy B.V. is aangesloten bij de MarktOnderzoekAssociatie (MOA) en is NEN-ISO 9001 gecertificeerd. Het auteursrecht op door Newcom Research & Consultancy B.V. geproduceerde voorstellen van onderzoek, meetinstrumenten, analyses van resultaten en instrumenten berust bij Newcom Research & Consultancy B.V. Overeengekomen wordt dat aan de opdrachtgever de bevoegdheid wordt overgedragen tot gebruik, vermenigvuldiging en/of opslag binnen de organisatie van de opdrachtgever. Ter voorkoming van misbruik mag niets uit de genoemde documenten in enige vorm of op enige wijze openbaar worden gemaakt, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Newcom Research & Consultancy B.V.*

# Inhoudsopgave

|                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Achtergrond.....</b>                                                                                        | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding & doelstelling onderzoek.....                                                                      | 5         |
| 1.2 Onderzoeksvragen.....                                                                                         | 5         |
| 1.3 Onderzoeksaanpak .....                                                                                        | 6         |
| 1.4 Verrijking resultaten .....                                                                                   | 6         |
| 1.5 Uitsplitsingen in de rapportage .....                                                                         | 7         |
| 1.6 Leeswijzer .....                                                                                              | 8         |
| <b>2. Toekomstvisie 2040 Hilversum.....</b>                                                                       | <b>9</b>  |
| 2.1 Vier mobiliteitstrends.....                                                                                   | 10        |
| <b>3. Vervoer/mobiliteit: gebruik en interesses .....</b>                                                         | <b>18</b> |
| 3.1 Gebruiksintentie deelmobiliteit.....                                                                          | 20        |
| 3.2 Locatie deelvervoer.....                                                                                      | 23        |
| 3.3 Gebruiksfrequentie deelmobiliteit.....                                                                        | 29        |
| 3.4 Gebruiksintentie deelvervoer: .....                                                                           | 34        |
| 3.5 Gebruiksintensiteit deelvervoer: service vervoer delen naar werk .....                                        | 39        |
| 3.6 Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken<br>en stimuleren van deelmobiliteit .....         | 44        |
| 3.7 Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning<br>en met verplicht afnemen van deelmobiliteit..... | 48        |
| <b>4. Hoofdpijnen.....</b>                                                                                        | <b>52</b> |
| 4.1 Hoofdpijnen .....                                                                                             | 53        |
| <b>5. Bijlage .....</b>                                                                                           | <b>55</b> |
| 5.1 Respondentenoverzicht .....                                                                                   | 56        |
| 5.2 Overzicht BSR kleuren naar wijk .....                                                                         | 57        |
| 5.3 Volledige omschrijving mobiliteitstrends .....                                                                | 58        |
| 5.4 Huidig reisgedrag en reismotieven.....                                                                        | 60        |

# 1. Achtergrond

## 1.1 Aanleiding & doelstelling onderzoek

De gemeente Hilversum is volop bezig om de **mobilitéitsvisie** 2040 gestalte te geven. In de komende periode is er behoefte om verschillende stakeholders zoals de inwoners, het bedrijfsleven, collega overheden en ondernemers te betrekken. Enerzijds om verdiepende inzichten op te halen, anderzijds om ideeën vanuit de primaire doelgroep te laten ontstaan.

Vanuit die behoefte is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder inwoners van de gemeente Hilversum om te achterhalen welke ideeën en behoeften zij hebben ten aanzien van mobiliteit in de toekomst.

De belangrijkste doelstelling is dan ook als volgt geformuleerd:

**Inzicht krijgen in het gedrag en behoefte van inwoners ten aanzien van mobiliteit 2040 in de gemeente Hilversum.**

## 1.2 Onderzoeksvragen

De onderliggende onderzoeksvragen zijn als volgt geformuleerd:

1. Welk mobiliteitsgedrag vertonen inwoners momenteel?
2. Welke interesses en behoeftes ten aanzien van (deel) mobiliteit bestaan “leven” er onder de inwoners?
3. Welke toekomstige mobiliteitstrends hebben kans van slagen en waarom?
4. Wat zijn barrières en motivaties ten behoeve van het mobiliteitsgedrag?

De resultaten in deze rapportage gaan over meningen en intenties van inwoners. Deze kunnen niet 1-op-1 worden doorvertaald naar daadwerkelijk gedrag.

## 1.3 Onderzoeksaanpak

### Online enquête

In de periode van 19 augustus t/m 23 september 2020 is een online enquête uitgevoerd onder de inwoners van de gemeente Hilversum. Voor de werving is gebruik gemaakt van het gemeentepanel, een extern panel en van oproepen op social media.

### Respons and representativiteit

In totaal zijn **1.802 compleet ingevulde vragenlijsten** teruggekomen, waarvan 1.761 (98%) afkomstig van inwoners van Hilversum. Om representatieve uitspraken op gemeenteniveau te doen zijn de resultaten gecorrigeerd voor leeftijd en geslacht van inwoners. Op wijkniveau waren de verhoudingen al representatief.

## 1.4 Verrijking resultaten

### BSR Model

Het beschikbare levensstijl onderzoek, wat eerder is uitgevoerd door Market Response, is ook meegenomen in de analyse van de resultaten. Deze resultaten zijn gebaseerd op het BSR model van Market Response. Het model geeft de drijfveren van mensen weer en biedt handvatten om de verschillende groepen mensen in beweging te krijgen. Er zijn 4 levensstijlen die gekoppeld zijn aan een kleurgroep: creatief (rood), harmonieus (geel), controlerend (blauw) en veilig (groen). Binnen Hilversum zijn de kleurgroepen redelijk gelijkmatig verdeeld over de inwoners.



Overzicht van de belangrijkste kenmerken per kleurgroep

In de resultaten van het voorliggende onderzoek komt de blauwe kleurgroep het meest voor (41%). Mensen binnen deze groep staan voor zakelijk, ambitieus, zelfverzekerd en presteren. Hun houding kenmerkt zich door analyseren en aanpakken van zaken om een goede positie te verkrijgen. Ze vinden controle krijgen of terugpakken belangrijk en vinden onderbouwing van resultaten (door o.a. onderzoek) belangrijk.

De overige kleuren, zijn als volgt verdeeld: geel (25%), groen (19%) en rood (15%).

## 1.5 Uitsplitsingen in de rapportage

In de rapportage wordt onderscheid gemaakt naar verschillende subgroepen binnen de gemeente Hilversum. Er is gekeken welke verschillen er zijn en hoe groot deze verschillen zijn tussen de subgroepen. Er zijn vier groepsindelingen waarnaar gekeken is:

### 1. Woon-werk segmenten:

- Ondernemers
- Autoforensen (reizen uitsluitend met de auto naar en van werk)
- Mixed forensen (reizen zowel met de auto als met het OV naar en van werk)
- Niet-autoforensen (reizen naar en van werk met allerlei vervoersmiddelen behalve de auto)
- Niet werkenden
- Gepensioneerden
- Overig

### 2. Leeftijdsgroepen

- 16-34 jaar
- 35-44 jaar
- 45-54 jaar
- 55-64 jaar
- 65 jaar en ouder

### **3. BSR kleurgroepen:**

- Rood
- Geel
- Blauw
- Groen

### **4. Wijken in Hilversum:**

- Centrum
- Zuidoost
- Zuid
- Zuidwest
- Noordwest
- Oost
- Noordoost
- Meent

## **1.6 Leeswijzer rapportage**

In de rapportage wordt in het tweede hoofdstuk aan de hand van vier mobiliteitstrends achterhaald in hoeverre deze mobiliteitstrends de inwoners aanspreken. Daarnaast wordt gevraagd hoe inwoners de mobiliteit en bereikbaarheid zien in 2040. Het tweede hoofdstuk sluit af met het vergelijken van de houding ten aanzien van de mobiliteitstrends naar woon-werk segmenten, leeftijdsgroepen, BSR kleurgroepen en wijken. In het volgende hoofdstuk worden deze vergelijkingen ook bij ieder onderwerp aan het einde behandeld.

Het derde hoofdstuk gaat in op het gebruik en interesses op het gebied van vervoer en mobiliteit. Eerst wordt ingegaan op de gebruiksintentie van verschillende vormen van deelmobiliteit. Daarna wordt behandeld welke locaties vooral geschikt zijn voor het aanbieden van deelvervoer. In de derde paragraaf wordt verder ingegaan op de gebruiksfrequentie van dit deelvervoer. Paragraaf vier en vijf gaan in op enkele situatieschetsen die betrekking hebben op deelmobiliteit. In de zesde paragraaf wordt stilgestaan bij een stelling om parkeerplekken in de stad te verminderen en deelmobiliteit te stimuleren. De laatste paragraaf gaat in op een stelling over een woonvorm waarbij geen parkeervergunning meer wordt afgegeven, maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel te gebruiken.

Hoofdstuk vier bevat de hoofdlijnen van het gehele onderzoek.

In de bijlage wordt onder andere een respondentenoverzicht gegeven en het bevat de volledige beschrijving van de mobiliteitstrends zoals deze zijn voorgelegd aan de inwoners.

## 2. Toekomstvisie 2040



## 2.1 Vier mobiliteitstrends

Er zijn vier mobiliteitstrends voorgelegd aan diverse partijen waaronder de inwoners van de gemeente Hilversum. Aan hen is gevraagd naar hun houding ten aanzien van deze trends. Elke trend heeft een specifieke focus. In de bijlage staat een uitgebreide omschrijving van de trends.

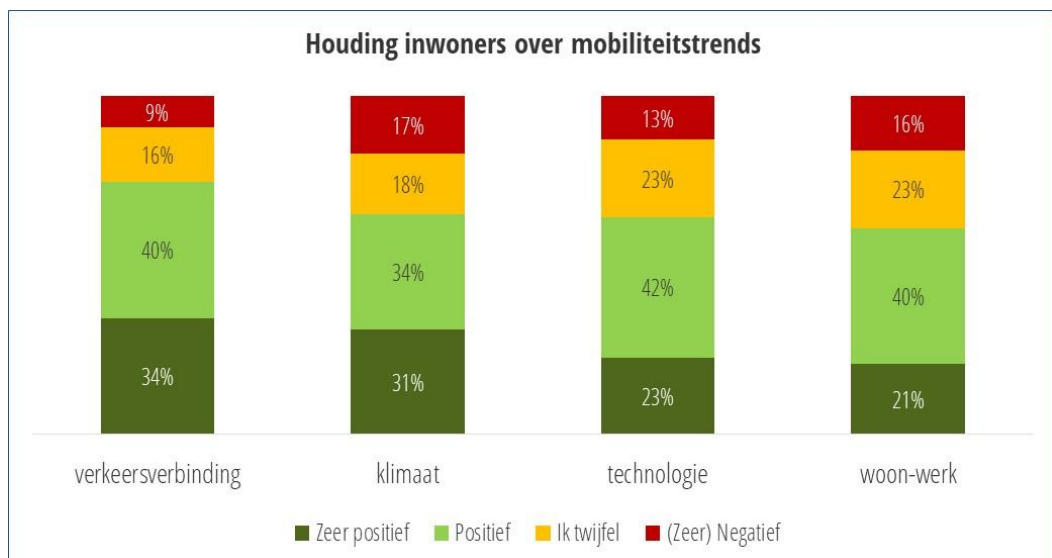
|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Trend 1: <b>woon-werk</b> : stimuleren van woon-werk verkeer binnen de gemeente. Wonen en werken binnen Hilversum. Bouwen van woon-werkwoningen wordt gestimuleerd, flexibele huisvesting en verbeteren van bereikbaarheid.                                                                                                              |
|    | Trend 2: <b>klimaat</b> : reductie van (vracht)autoverkeer met als doel reductie CO2 uitstoot. Verkeer verminderen waarmee fossiele brandstoffen worden gebruikt. Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. Parkeren bij bedrijven en instellingen wordt selectief gefaciliteerd.                                                           |
|  | Trend 3: <b>verkeersverbinding</b> : verbetering verbindingen binnen en rondom Hilversum en de focus op het efficiënt bereiken van de eindbestemming. Doorgaand en bestemmingsverkeer krijgen de ruimte. Bussen krijgen eigen wegen evenals fietsers. Bezorgingsverkeer wordt gefaciliteerd met vaste plekken buiten het centrum (hubs). |
|  | Trend 4: <b>technologie</b> : verbeteren mobiliteit door technologie. Door de reisbewegingen van reizigers via actuele data te volgen kan doorstroming worden geoptimaliseerd. Mensen krijgen een persoonlijk reisadvies waardoor de bestemming het makkelijkst en snelst wordt bereikt.                                                 |

## Algemene conclusies:

- Over de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* is 34% zeer positief en 40% positief.
- Over de mobiliteitstrend *klimaat* is 31% zeer positief en 34% positief.
- Over de mobiliteitstrend *technologie* is 23% zeer positief en 42% positief.
- Over de mobiliteitstrend *woon-werk* is 21% zeer positief en 40% positief.

## Houding ten aanzien van de mobiliteitstrends

De vier mobiliteitstrends worden allen positief gewaardeerd, waarbij een lichte voorkeur voor de mobiliteitstrend verkeersverbinding zichtbaar is (74% is hierover positief). Over de overige trends is circa tweederde positief.

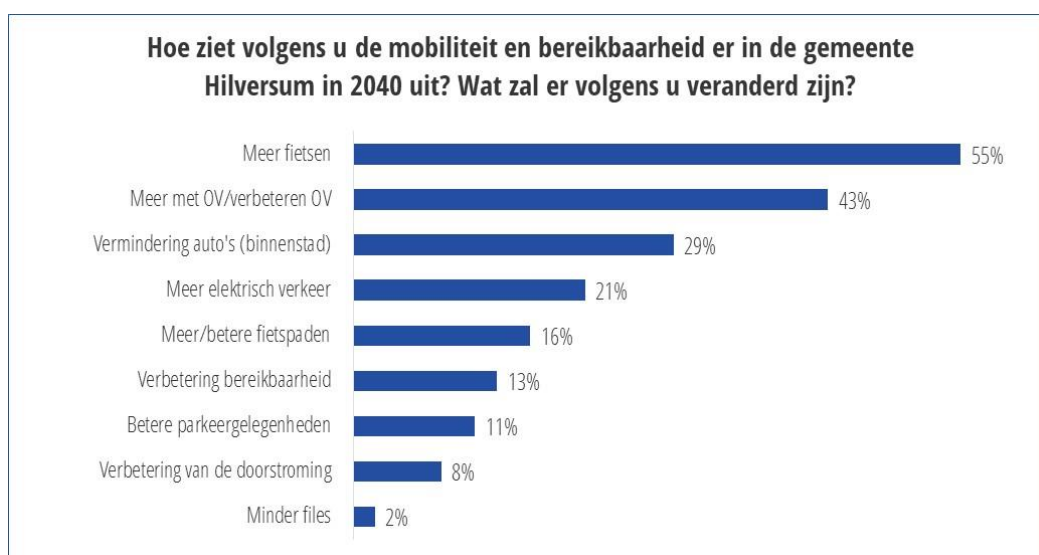


*Figuur 1 – Houding van de inwoners van gemeente Hilversum ten aanzien van de vier mobiliteitstrends (n=1.802)*

## Toekomstvisie mobiliteit en bereikbaarheid in de gemeente Hilversum in 2040

Figuur 2 laat zien waar inwoners aan denken als het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid in de gemeente Hilversum anno 2040. Welke veranderingen zien inwoners voor de toekomst?

Inwoners verwachten in 2040 vooral een toename van fiets- en OV-gebruik (respectievelijk 55% en 43%), gevolgd door minder auto's in de binnenstad (29%). Daarnaast denkt 21% aan meer elektrisch verkeer en 16% aan meer en/of betere fietspaden. Eén op de acht inwoners (13%) ziet in 2040 een verbetering in bereikbaarheid en nog eens 8% verwacht een betere doorstroming. Circa één op de tien (11%) geeft aan dat er dan betere parkeergelegenheden zullen zijn. Tot slot geeft slechts 2% aan dat er minder files zullen zijn dan in de huidige situatie.



*Figuur 2 – Overzicht veranderingen in 2040 ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid in de gemeente Hilversum in 2040, iedereen die een antwoord heeft gegeven (n=1.195)*

### Verdiepende conclusies:

- De mobiliteitstrend *verkeersverbinding* wordt het breedst gedragen onder de verschillende subgroepen binnen de gemeente Hilversum.
- De mobiliteitstrend *klimaat* wordt vooral gedragen onder inwoners vanaf 45 jaar en ouder. Autoforensen zijn minder te spreken over deze trend.
- De mobiliteitstrend *technologie* wordt breed gedragen onder de verschillende subgroepen (woon-werk & leeftijd) binnen de gemeente Hilversum.
- Vooral ondernemers en niet-autoforensen staan positief tegenover de mobiliteitstrend *woon-werk*. Ook inwoners in het centrum van de stad staan er positief tegenover.

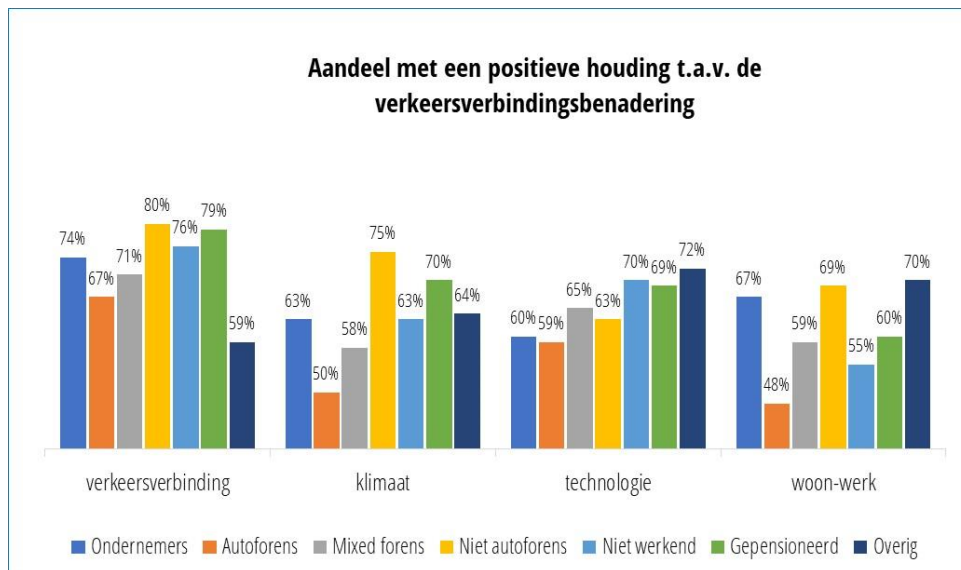
### Houding van woon-werk segmenten ten aanzien van de mobiliteitstrends

In figuur 3 is te zien dat de mobiliteitstrend **verkeersverbinding** het breedst wordt gedragen door de verschillende woon-werk gerelateerde subgroepen. Acht op de tien niet-autoforensen staat positief tegenover de verkeersverbindingstrend. Ook onder de gepensioneerden (79%), de niet-werkenden (76%), de ondernemers (74%), de mixed forensen (71%), de autoforensen (67%) en de overige inwoners (59%) heeft het merendeel een positieve houding.

Uit figuur 3 blijkt verder dat de mobiliteitstrend **klimaat** met name onder gepensioneerden (70%) en niet-autoforensen (75%) relatief veel steun geniet. Onder de andere groepen schommelt de steun rond de 60%, met uitzondering van de autoforensen die het meest kritisch zijn (50%).

De mobiliteitstrend **technologie** wordt tamelijk breed gedragen. De meeste steun is te vinden binnen de groepen 'overige' (72%), niet-werkenden (70%) en gepensioneerden (69%). In de resterende groepen schommelt het aandeel positief gestemden tussen 59 en 65%.

Tot slot wordt in figuur 3 zichtbaar dat de mobiliteitstrend **woon-werk** de nodige spreiding laat zien als het gaat om steun onder de groepen. Binnen de groepen 'overig' (70%), niet-autoforensen (69%) en ondernemers (67%) is men het vaakst positief. Voor de andere groepen geldt dat de steun 60% of minder is, waarbij de autoforensen met 48% de minste aanhangers kennen.



*Figuur 3—Houding van woon-werkgroepen binnen gemeente Hilversum ten aanzien van de vier mobiliteitstrends (n=1.802)*

## Houding van leeftijdsgroepen ten aanzien van de mobiliteitstrends

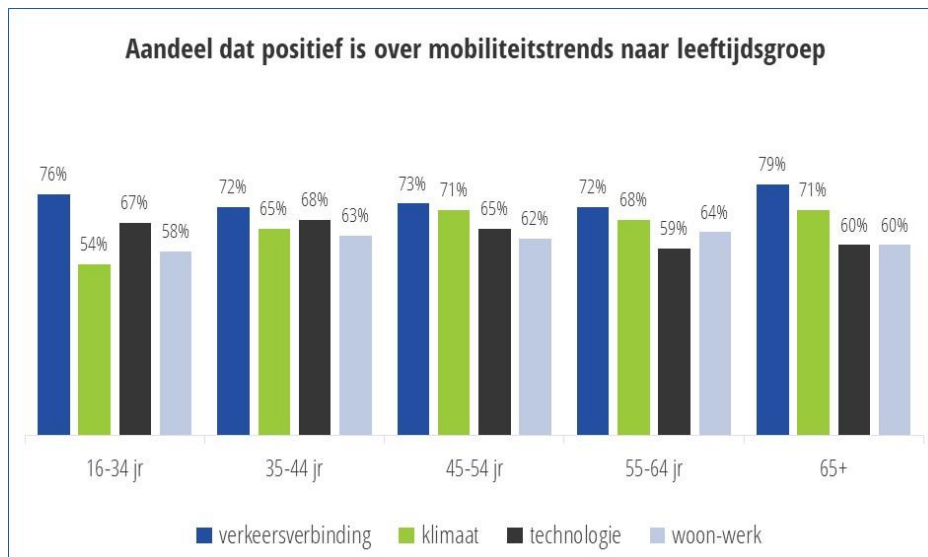
Figuur 4 toont de houding van inwoners ten aanzien van de verschillende mobiliteitstrends. Hieruit blijkt dat de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* de meeste aanhang heeft onder de jongste leeftijdsgroep **16 tot 34 jaar** (76%), gevolgd door de mobiliteitstrend *technologie* (67%) en de *woon-werk* mobiliteitstrend (58%). De minste aanhang krijgt de *klimaat* mobiliteitstrend (54%).

Binnen de groep **35 tot 44 jaar** krijgt de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* de meeste steun (72%), gevolgd door de mobiliteitstrend *technologie* (68%) en de *klimaat* mobiliteitstrend (65%). De minste aanhang krijgt de *woon-werk* mobiliteitstrend (63%). De verschillen tussen de mobiliteitstrends zijn klein.

Ingezoomd op de groep **45 tot 54 jaar** wordt zichtbaar dat de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* de meeste steun geniet (73%), gevolgd door de mobiliteitstrend *klimaat* (71%) en de *technologie* mobiliteitstrend (65%). De minste aanhang krijgt de mobiliteitstrend *woon-werk* (62%).

Binnen de groep **55 tot 64 jaar** krijgt de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* de meeste steun (72%), gevolgd door de mobiliteitstrend *klimaat* (68%) en de *woon-werk* mobiliteitstrend (64%). De minste aanhang krijgt de *technologie* mobiliteitstrend (59%).

Als tot slot wordt ingezoomd op de groep **65 jaar en ouder** is te zien dat mobiliteitstrend *verkeersverbinding* het grootste aandeel positief gestemden telt (79%). De mobiliteitstrend *klimaat* volgt met 71%. Voor de mobiliteitstrends *technologie* en *woon-werk* geldt dat 60% positief is.



*Figuur 4 – Houding van de leeftijdsgroepen binnen de gemeente Hilversum ten aanzien van de vier mobiliteitstrends (n=1.802)*

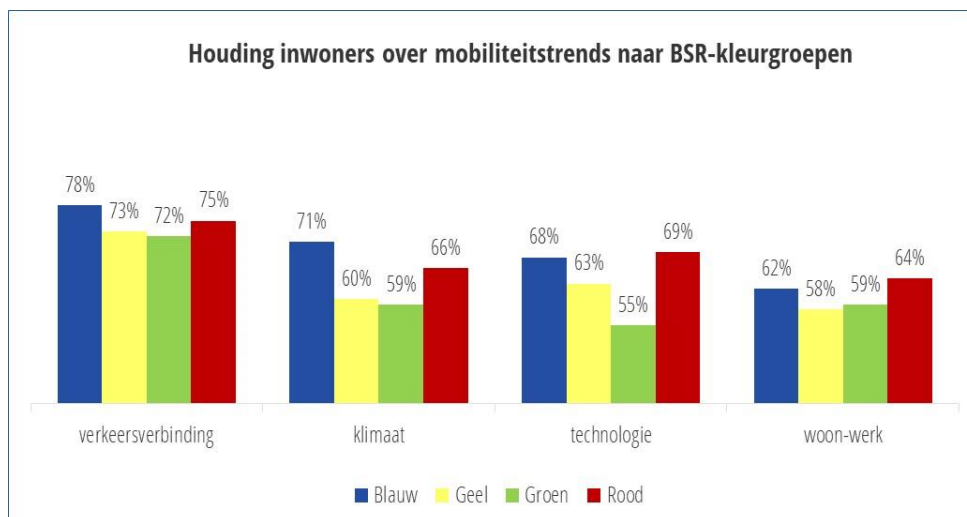
## Houding van BSR-keurgroepen ten aanzien van de mobiliteitstrends

In figuur 5 staat de houding van inwoners ten aanzien van de verschillende mobiliteitstrends, uitgesplitst naar BSR-keurgroep. Hierin is te zien dat de mobiliteitstrend **verkeersverbinding** breed gedragen worden onder de verschillende BSR-keurgroepen. Inwoners behorend tot de blauwe keurgroep zijn het vaakst positief (78%). Kort daarop volgen de rode (75%), gele (73%) en de groene keurgroep (72%).

De mobiliteitstrend **klimaat** vindt de meeste steun onder de blauwe keurgroep (71%), gevolgd door de rode keurgroep (66%). Binnen de gele (60%) en groene keurgroep (59%) is circa 6 op de 10 positief.

De mobiliteitstrend **technologie** heeft de meeste aanhang onder de rode keurgroep (79%), gevolgd door de blauwe keurgroep (68%), de gele (63%) en tot slot de groene keurgroep (55%).

Voor de mobiliteitstrend **woon-werk** geldt de steun de rode keurgroep (64%). Kort daarop gevolgd door de blauwe keurgroep (62%), daarna de groene keurgroep (59%) en tot slot de gele keurgroep (58%).



Figuur 5 – Houding van de BSR-kleurgroepen binnen de gemeente Hilversum ten aanzien van de vier mobiliteitstrends (n=1.721)

### Houding van ten aanzien van de mobiliteitstrends naar wijken

In tabel 1 is de steun voor de verschillende mobiliteitstrends op wijkniveau weergegeven. Voor alle wijken geldt dat de inwoners het meest positief zijn over de mobiliteitstrend **verkeersverbinding**. Inwoners van Zuidoost (82%) zijn het vaakst positief over deze trend en de inwoners van Meent zijn het minst positief (65%).

De mobiliteitstrend **klimaat** krijgt de meeste steun in de wijken Noordwest (70%) en Zuidoost (70%). In de Meent zijn inwoners het meest terughoudend (50%).

Ingezoomd op de mobiliteitstrend **technologie** wordt zichtbaar dat de steun voor deze trend het grootst is in de wijken Zuidoost (70%) en Oost (68%).

De mobiliteitstrend **woon-werk** vindt de meeste steun in de wijken Centrum (68%), Noordwest (63%) en Oost (62%).

|           | Verkeersverbinding | klimaat | technologie | woon-werk |
|-----------|--------------------|---------|-------------|-----------|
| Centrum   | 78%                | 64%     | 66%         | 68%       |
| Zuidoost  | 82%                | 70%     | 70%         | 61%       |
| Zuid      | 74%                | 68%     | 62%         | 61%       |
| Zuidwest  | 71%                | 55%     | 64%         | 51%       |
| Noordwest | 76%                | 70%     | 66%         | 63%       |
| Oost      | 77%                | 63%     | 68%         | 62%       |
| Noordoost | 68%                | 66%     | 60%         | 59%       |
| Meent     | 65%                | 50%     | 61%         | 49%       |

Tabel 1 – Houding ten opzichte van de vier mobiliteitstrends naar wijken (n=1.761)

### 3. Vervoer/mobiliteit: gebruik en interesses



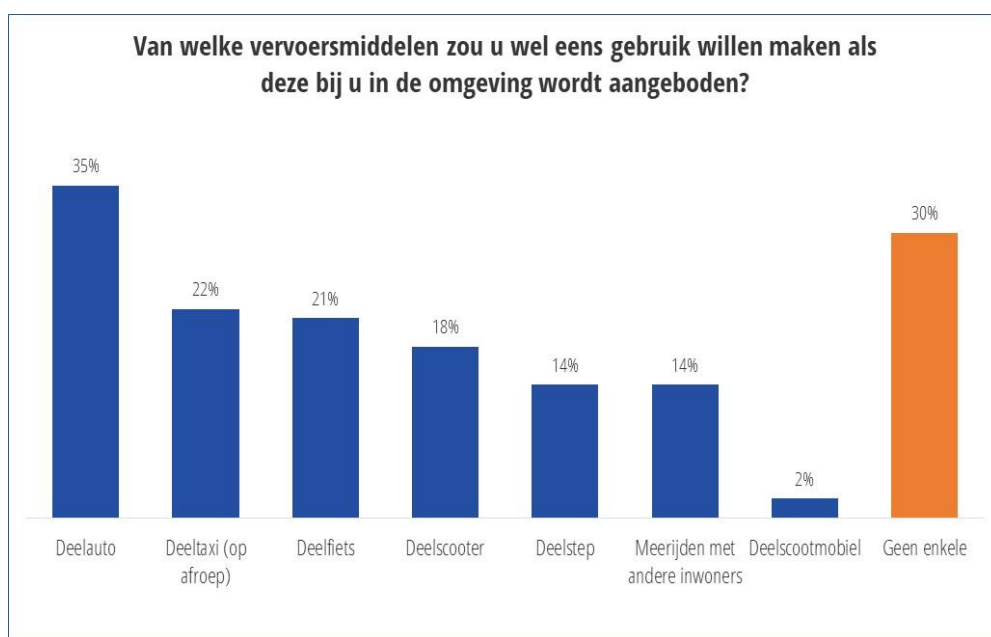
### **Algemene conclusies:**

- Zeven op de tien inwoners is geïnteresseerd in het gebruik van deelmobiliteit.
- Deelvervoer dient op lokaal (buurt/wijk) niveau te worden aangeboden.
- De bereidheid om het vervoer naar uitgaansgelegenheden te delen is relatief hoog. Delen van vervoer voor woonwerk-verkeer is voor een kleine groep interessant.
- Er is door inwoners verdeeld gereageerd op het idee om het aantal parkeerplekken in de stad te beperken en tegelijkertijd de deelmobiliteit te stimuleren.
- Drie op de tien inwoners is positief over woonvormen waarbij geen parkeervergunning meer wordt afgegeven en men verplicht aan (elektrische) deelmobiliteit moet deelnemen.

### 3.1 Gebruiksintentie deelmobiliteit

Aan de inwoners is gevraagd in hoeverre zij interesse hebben om gebruik te maken van verschillende vormen van deelmobiliteit. Hieronder vallen in dit kader de deelauto, deeltaxi, deeliets, deelscooter, deelscootmobiel en meerijden met andere inwoners.

Figuur 6 laat zien dat zeven op de tien inwoners wel eens een vorm van deelmobiliteit zou willen gebruiken als deze in hun omgeving wordt aangeboden. Voor de deelauto is de meeste animo (35%), gevolgd door de deeltaxi (22%), deelfiets (21%) en deelscooter (18%).



Figuur 6 – Gebruiksintentie deelmobiliteit (n=1.802)

#### Gebruiksintentie deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

In hoeverre verschilt de gebruiksintentie van deelmobiliteit tussen de verschillende subgroepen? Uit tabel 2 blijkt dat de deelauto relatief populair is onder forensen die niet (uitsluitend) met de auto reizen (circa 40%). De deeltaxi is relatief populair onder de gepensioneerden (36%).

Onder de mixed-forens (40%) en niet-autoforens (44%) is de animo voor de deelauto het grootst. De deeltaxi kan op relatief veel belangstelling rekenen onder de gepensioneerden (36%).

|                               | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Deelauto                      | 37%         | 22%        | 40%          | 44%             | 28%          | 26%           | 38%    |
| Deeltaxi (op afroep)          | 23%         | 12%        | 15%          | 23%             | 23%          | 36%           | 17%    |
| Deelfiets                     | 20%         | 20%        | 23%          | 27%             | 19%          | 10%           | 27%    |
| Deelscooter                   | 16%         | 21%        | 30%          | 18%             | 20%          | 4%            | 25%    |
| Deelstep                      | 16%         | 14%        | 23%          | 15%             | 17%          | 2%            | 22%    |
| Meerijden met andere inwoners | 8%          | 10%        | 14%          | 17%             | 23%          | 17%           | 14%    |
| Deelscootmobiel               | 2%          | 1%         | 1%           | 3%              | 4%           | 3%            | 2%     |
| Geen enkele                   | 29%         | 45%        | 27%          | 22%             | 33%          | 33%           | 32%    |

Tabel 2 – Gebruiksintentie deelmobiliteit naar woon-werk segmenten (n=1.802)

### Gebruiksintentie deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

Uit tabel 3 blijkt dat de deelfiets, -scooter -en step verhoudingsgewijs het meest aanspreken onder de jongere inwoners.

In de leeftijdsgroepen 35-44 jaar (42%) en 45-54 jaar (41%) is de belangstelling voor de deelauto het grootst. De deeltaxi is het meest populair onder de groep 65 jaar en ouder (36%). De deelfiets kan, zoals eerder vermeld, op relatief veel interesse rekenen onder de leeftijdsgroepen 16-34 jaar (30%) en 35-44 jaar (27%).

|                               | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Deelauto                      | 32%   | 42%   | 41%   | 35%   | 27% |
| Deeltaxi (op afroep)          | 15%   | 18%   | 20%   | 23%   | 36% |
| Deelfiets                     | 30%   | 27%   | 17%   | 14%   | 10% |
| Deelscooter                   | 27%   | 22%   | 20%   | 12%   | 5%  |
| Deelstep                      | 24%   | 21%   | 15%   | 6%    | 2%  |
| Meerijden met andere inwoners | 18%   | 13%   | 11%   | 10%   | 17% |
| Deelscootmobiel               | 1%    | 2%    | 2%    | 2%    | 3%  |
| Geen enkele                   | 29%   | 30%   | 28%   | 35%   | 32% |

Tabel 3 – Gebruiksintentie deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen (n=1.802)

## Gebruiksintentie deelmobiliteit naar BSR kleurgroepen

Tabel 4 laat de gebruiksintentie van verschillende vormen van deelmobiliteit naar BSR-kleur zien. Binnen de kleurgroep groen (37%) zijn verhoudingsgewijs de meeste inwoners te vinden die geen enkele vorm van deelmobiliteit willen gebruiken (37%).

Onder de kleurgroepen blauw (40%) en rood (38%) is de animo voor de deelauto het grootst. De deelstep is het meest populair onder de kleurgroep rood (20%).

|                               | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-------------------------------|-------|------|-------|------|
| Deelauto                      | 40%   | 30%  | 27%   | 38%  |
| Deeltaxi (op afroep)          | 22%   | 23%  | 24%   | 19%  |
| Deelfiets                     | 20%   | 19%  | 21%   | 25%  |
| Deelscooter                   | 16%   | 19%  | 17%   | 20%  |
| Deelstep                      | 12%   | 16%  | 12%   | 21%  |
| Meerijden met andere inwoners | 12%   | 18%  | 13%   | 19%  |
| Deelscootmobiel               | 2%    | 2%   | 2%    | 1%   |
| Geen enkele                   | 27%   | 30%  | 37%   | 28%  |

Tabel 4 – Gebruiksintentie deelmobiliteit naar BSR-kleurgroepen (n=1.802)

## Gebruiksintentie deelmobiliteit naar wijken

Ingezoomd op de verschillende wijken, zijn enkele verschillen waarneembaar. Inwoners van de Meent hebben het vaakst geen interesse in deelmobiliteit (63%). In Zuidoost en Noordwest Hilversum is de algehele interesse in deelmobiliteit het grootst, al ligt de interesse in de wijken tamelijk dicht bij elkaar.

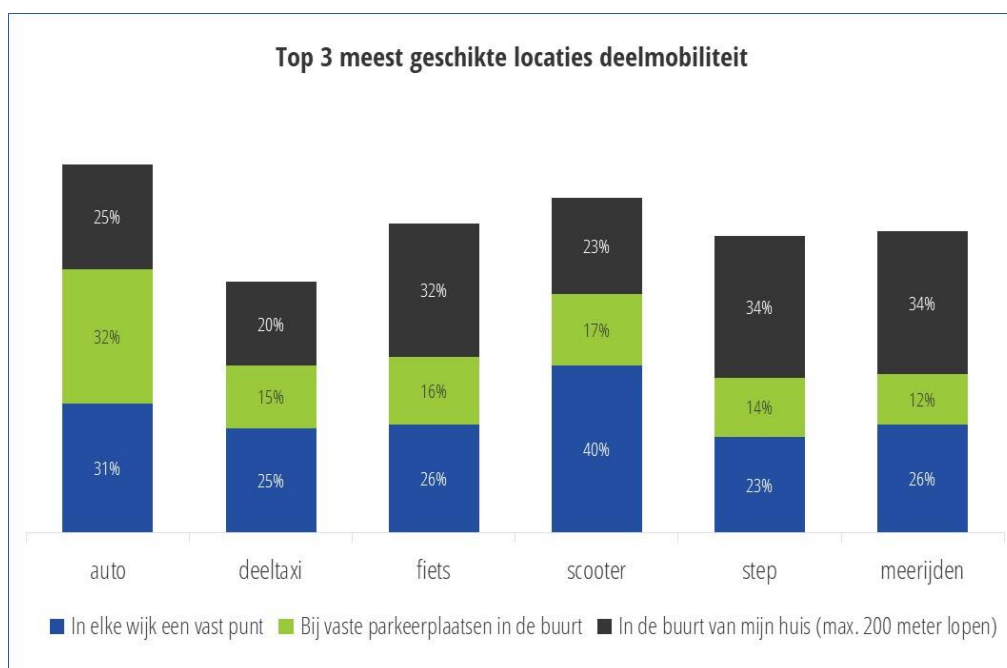
Verder is te zien dat de interesse in de deelauto in de wijken Zuidoost (39%), Zuid (38%), Noordwest (36%) en het Centrum (35%) het grootst is. De deeltaxi is het meest populair in de wijken Noordwest (28%), Meent (25%), Zuidoost (24%) en Zuid (24%). In Zuid (24%) is de gebruiksintentie ten aanzien van de deelfiets het grootst (24%), gevolgd door Centrum (22%), Oost (22%) en Zuidoost (21%). De deelscooter is het meest populair in de wijken Zuidwest (20%), Noordoost (20%), Zuid (19%) en Oost (19%).

|                               | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Deelauto                      | 35%     | 39%      | 38%  | 31%      | 36%       | 35%  | 31%       | 29%   |
| Deeltaxi (op afroep)          | 18%     | 24%      | 24%  | 20%      | 28%       | 21%  | 20%       | 25%   |
| Deelfiets                     | 22%     | 21%      | 24%  | 14%      | 18%       | 22%  | 18%       | 19%   |
| Deelscooter                   | 17%     | 15%      | 19%  | 20%      | 12%       | 19%  | 20%       | 9%    |
| Deelstep                      | 15%     | 18%      | 16%  | 11%      | 11%       | 16%  | 11%       | 12%   |
| Meerijden met andere inwoners | 14%     | 13%      | 13%  | 18%      | 8%        | 17%  | 15%       | 11%   |
| Deelscootmobiel               | 1%      | 1%       | 2%   | 3%       | 4%        | 2%   | 2%        | 3%    |
| Geen enkele                   | 29%     | 27%      | 28%  | 33%      | 27%       | 32%  | 33%       | 37%   |

Tabel 5 – Gebruiksintentie deelmobiliteit naar wijk (n=1.761)

## 3.2 Locatie deelfervoer

Aan de inwoners die aangeven interesse te hebben in één of meerdere vormen van deelmobiliteit is gevraagd op welke locaties deze vervoermiddelen dan beschikbaar moeten zijn. Figuur 7 laat zien dat voor de deelfiets, deelstep en meerijden geldt, dat circa een derde de voorkeur geeft aan een locatie binnen 200 meter van het eigen huis. Een kwart ziet de deelauto het liefst in de buurt van hun huis, terwijl drie op tien de voorkeur geeft aan vaste parkeerplaatsen in de buurt of een vast punt in elke wijk. Voor de deelscooter geldt dat een vast punt in elke wijk de voorkeur krijgt (40%). Uit de top-3 voor de verschillende vervoermiddelen komt naar voren dat nabijheid van deelfervoer een belangrijke factor is.



Figuur 7 – Locatie deelfervoer (n=1.802)

## Geschikte locatie deeltvervoer naar woon – werk segmenten

### Deelauto

Voor bijna alle woon-werk segmenten geldt dat de vaste parkeerplekken in de buurt, een vast punt in elke wijk en een locatie in de buurt van de eigen woning de voorkeur genieten als het gaat om de locatie van deelauto's. Circa een op de zes inwoners in de groep 'overig' geeft de voorkeur aan het NS station als locatie voor de deelauto (tabel 6).

| Deelauto                                  | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-------------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 23%         | 23%        | 20%          | 37%             | 28%          | 44%           | 32%    |
| In elke wijk een vast punt                | 29%         | 26%        | 33%          | 27%             | 32%          | 23%           | 45%    |
| In de buurt van mijn huis (max. 200m)     | 39%         | 33%        | 31%          | 22%             | 27%          | 24%           | 6%     |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 5%          | 4%         | 8%           | 6%              | 4%           | 1%            | 0%     |
| Bij een NS-station                        | 0%          | 2%         | 0%           | 2%              | 3%           | 2%            | 17%    |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 2%          | 6%         | 0%           | 1%              | 3%           | 0%            | 0%     |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 2%          | 0%         | 0%           | 2%              | 0%           | 2%            | 0%     |
| Voor mijn eigen huis                      | 0%          | 5%         | 3%           | 1%              | 0%           | 1%            | 0%     |

Tabel 6 – Locaties waar de deelauto zou moeten staan naar woon-werk segmenten (n=619).

### Deelfiets

Als het gaat om de voorkeurslocatie van deelfietsen, blijkt dat onder gepensioneerden (16%) en autoforensen (15%) verhoudingsgewijs minder behoefte is aan een locatie in de buurt van het eigen huis (tabel 7). Zij vinden een vaste plek in de wijk een betere optie. Onder autoforensen heeft een locatie bij een buurthuis of supermarkt relatief veel draagvlak (22%).

| Deelfiets                                 | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-------------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 36%         | 15%        | 26%          | 32%             | 29%          | 16%           | 62%    |
| In elke wijk een vast punt                | 14%         | 33%        | 36%          | 28%             | 44%          | 25%           | 20%    |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 20%         | 18%        | 10%          | 13%             | 16%          | 30%           | 7%     |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 8%          | 22%        | 9%           | 7%              | 0%           | 2%            | 2%     |
| Bij een NS-station                        | 4%          | 2%         | 5%           | 11%             | 12%          | 18%           | 0%     |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 13%         | 7%         | 2%           | 6%              | 0%           | 4%            | 9%     |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 0%          | 0%         | 0%           | 2%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Voor mijn eigen huis                      | 0%          | 2%         | 3%           | 0%              | 0%           | 2%            | 0%     |

Tabel 7– Locaties waar de deelfiets zou moeten staan naar woon-werk segmenten (n=368).

### Deeltaxi

In tabel 8 zijn de voorkeurslocaties voor deeltaxi's weergegeven. Bij deeltaxi's valt op dat de voorkeuren van de verschillende woon-werk segmenten meer uiteen lopen dan bij de deelauto en deelfiets. Ondernemers, niet-autoforensen en gepensioneerden geven het vaakst de voorkeur aan een vast punt in elke wijk. De autoforens (26%) en de overige groep (29%) vinden relatief vaak dat de deeltaxi voor hun eigen huis beschikbaar moeten zijn.

| Deeltaxi                                  | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-------------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| In elke wijk een vast punt                | 29%         | 17%        | 21%          | 22%             | 16%          | 29%           | 32%    |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 17%         | 23%        | 29%          | 13%             | 18%          | 22%           | 3%     |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 18%         | 3%         | 23%          | 7%              | 22%          | 19%           | 6%     |
| Bij een NS-station                        | 9%          | 3%         | 5%           | 17%             | 12%          | 10%           | 0%     |
| Voor mijn eigen huis                      | 3%          | 26%        | 4%           | 8%              | 5%           | 5%            | 29%    |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 1%          | 10%        | 7%           | 3%              | 3%           | 2%            | 24%    |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 9%          | 2%         | 0%           | 9%              | 12%          | 2%            | 3%     |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 3%          | 6%         | 2%           | 5%              | 7%           | 6%            | 0%     |

Tabel 8– Locaties waar de deeltaxi zou moeten staan naar woon-werk segmenten (n=395).

## Geschikte locatie deelvervoer naar leeftijdsgroepen

### Deelauto

In tabel 9 zijn de voorkeurslocaties voor de deelauto weergegeven per leeftijdsgroep. Onder de 16-34 jarigen is een vast punt in elke wijk de meeste populaire locatie voor de deelauto (36%).

Voor de inwoners vanaf 65 jaar (46%) en de 55-64 jarigen (35%) zijn vaste parkeerplaatsen in de buurt het meest populair.

| Deelauto                                  | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 21%   | 30%   | 29%   | 35%   | 46% |
| In elke wijk een vast punt                | 36%   | 26%   | 32%   | 26%   | 22% |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 21%   | 33%   | 30%   | 27%   | 22% |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 9%    | 4%    | 3%    | 4%    | 1%  |
| Bij een NS-station                        | 5%    | 2%    | 1%    | 1%    | 2%  |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 1%    | 1%    | 1%    | 2%    | 1%  |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 2%    | 1%    | 1%    | 0%    | 2%  |
| Voor mijn eigen huis                      | 3%    | 1%    | 1%    | 0%    | 1%  |

Tabel 9 - Locaties waar de deelauto zou moeten staan naar leeftijdsgroepen (n=620).

### Deelfiets

Onder de leeftijdsgroepen 16-34 jaar en 35-44 jaar zijn twee locaties voor de deelfiets het meest geschikt. Op de eerste plaats gaat het dan om een plek in de buurt van het eigen huis, gevolgd door een vast punt in elke wijk (tabel 10). Vaste parkeerplaatsen in de buurt genieten de voorkeur onder de groep vanaf 45 jaar en ouder.

| Deelfiets                                 | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 35%   | 34%   | 18%   | 35%   | 23% |
| In elke wijk een vast punt                | 32%   | 33%   | 21%   | 21%   | 23% |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 9%    | 8%    | 23%   | 25%   | 30% |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 10%   | 5%    | 10%   | 11%   | 2%  |
| Bij een NS-station                        | 2%    | 12%   | 14%   | 2%    | 15% |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 9%    | 6%    | 4%    | 0%    | 4%  |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 0%    | 1%    | 2%    | 0%    | 0%  |
| Voor mijn eigen huis                      | 2%    | 0%    | 0%    | 2%    | 2%  |

Tabel 10 - Locaties waar de deelfiets zou moeten staan naar leeftijdsgroepen (n=367).

## Deeltaxi

Tabel 11 toont de voorkeurslocaties van inwoners ten aanzien van de deeltaxi, uitgesplitst naar leeftijdsgroep. Voor alle groepen geldt dat een vast punt in elke wijk de meeste steun heeft (variërend van 21% tot 29%). Verder valt op dat inwoners in de leeftijdsgroepen 45-54 jaar (15%) en 55-64 jaar (13%) het NS-station relatief vaak als geschikte locatie bestempelen.

| Deeltaxi                                  | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| In elke wijk een vast punt                | 21%   | 26%   | 25%   | 23%   | 29% |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 17%   | 15%   | 18%   | 18%   | 23% |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 14%   | 6%    | 12%   | 18%   | 19% |
| Bij een NS-station                        | 9%    | 2%    | 15%   | 13%   | 9%  |
| Voor mijn eigen huis                      | 12%   | 9%    | 10%   | 5%    | 6%  |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 10%   | 7%    | 4%    | 4%    | 1%  |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 10%   | 6%    | 4%    | 2%    | 3%  |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 0%    | 10%   | 0%    | 9%    | 6%  |

Tabel 11 - Locaties waar de deeltaxi zou moeten staan naar leeftijdsgroepen (n=392).

## Geschikte locatie deelvervoer naar BSR kleurgroepen

### Deelauto

De top-3 van voorkeurslocaties voor de deelauto komt (inhoudelijk) overeen tussen de verschillende BSR-kleurgroepen, al verschilt de rangorde binnen de top-3 wel tussen de groepen (tabel 11). Buiten de top-3 valt op dat inwoners met kleurgroep 'groen' een buurthuis of supermarkt relatief vaak een geschikte locatie vinden (18%). Zij vinden vaste parkeerplaatsen in de buurt (16%) minder vaak een geschikte locatie dan de andere groepen.

| Deelauto                                  | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-------------------------------------------|-------|------|-------|------|
| In elke wijk een vast punt                | 30%   | 31%  | 25%   | 33%  |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 39%   | 25%  | 16%   | 28%  |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 24%   | 31%  | 21%   | 30%  |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 2%    | 3%   | 18%   | 3%   |
| Bij een NS-station                        | 1%    | 2%   | 5%    | 4%   |
| Voor mijn eigen huis                      | 0%    | 4%   | 4%    | 0%   |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 1%    | 1%   | 5%    | 0%   |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 1%    | 1%   | 4%    | 0%   |

Tabel 12 - Locaties waar de deelauto zou moeten staan naar BSR kleurgroepen (n=595).

### Deelfiets

In tabel 13 zijn de voorkeurslocaties voor de deelfiets weergegeven. Inwoners van de blauwe kleurgroep geven voor de deelfiets een locatie in de buurt van het eigen huis de voorkeur (38%). De inwoners met kleurgroep ‘geel’ en ‘groen’ vinden meer locaties geschikt. Inwoners met kleurgroep ‘rood’ vinden twee locaties het meest geschikt. Op de eerste plaats gaat het dan om een plek in de buurt van het huis (37%), gevolg door een vast punt in elke wijk (38%).

| Deelfiets                                 | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-------------------------------------------|-------|------|-------|------|
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 38%   | 25%  | 19%   | 37%  |
| In elke wijk een vast punt                | 29%   | 19%  | 27%   | 38%  |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 15%   | 19%  | 14%   | 10%  |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 4%    | 11%  | 18%   | 5%   |
| Bij een NS-station                        | 6%    | 14%  | 4%    | 6%   |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 4%    | 9%   | 13%   | 0%   |
| Voor mijn eigen huis                      | 0%    | 0%   | 2%    | 4%   |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 1%    | 0%   | 2%    | 0%   |

Tabel 13 - Locaties waar de deelfiets zou moeten staan naar BSR kleurgroepen (n=351).

### Deeltaxi

Inwoners die onder de kleurgroep groen vallen hebben geen sterke voorkeur voor een bepaalde locatie voor de deelfiets (tabel 14). Dit geldt in iets mindere mate ook voor de kleurgroepen geel en groen. De inwoners met kleurgroep rood vinden twee locaties het meest geschikt: in de buurt van het huis (21%) en in elke wijk een vast punt (29%).

| Deeltaxi                                  | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-------------------------------------------|-------|------|-------|------|
| In elke wijk een vast punt                | 25%   | 28%  | 19%   | 29%  |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 16%   | 21%  | 22%   | 21%  |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 14%   | 18%  | 18%   | 7%   |
| Bij een NS-station                        | 11%   | 14%  | 5%    | 9%   |
| Voor mijn eigen huis                      | 8%    | 6%   | 12%   | 9%   |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 5%    | 6%   | 2%    | 6%   |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 6%    | 1%   | 10%   | 2%   |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 6%    | 1%   | 4%    | 7%   |

Tabel 14 - Locaties waar de deeltaxi zou moeten staan naar BSR kleurgroepen (n=380).

## Geschikte locatie deeltaxi naar wijken

### Deelauto

Uit tabel 15 blijkt dat voor de helft van de wijken geldt dat inwoners de voorkeur geven aan deelauto's op een vast punt in elke wijk. In de wijken Zuidwest (22%),

Noordwest (22%) en Oost (24%) is de steun voor een vast punt in elke wijk verhoudingsgewijs kleiner. In de wijk Zuidoost (24%) vinden relatief veel mensen een buurthuis of supermarkt geschikt als locatie voor de deelauto.

| Deelauto                                  | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-------------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| In elke wijk een vast punt                | 36%     | 36%      | 29%  | 22%      | 22%       | 24%  | 37%       | 42%   |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 38%     | 34%      | 29%  | 21%      | 36%       | 33%  | 24%       | 18%   |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 14%     | 23%      | 30%  | 23%      | 28%       | 32%  | 29%       | 32%   |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 0%      | 4%       | 4%   | 24%      | 2%        | 3%   | 2%        | 8%    |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 1%      | 1%       | 0%   | 9%       | 1%        | 1%   | 0%        | 0%    |
| Voor mijn eigen huis                      | 5%      | 1%       | 3%   | 0%       | 0%        | 0%   | 0%        | 0%    |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 0%      | 0%       | 0%   | 0%       | 4%        | 3%   | 1%        | 0%    |
| Bij een NS-station                        | 4%      | 0%       | 4%   | 2%       | 1%        | 2%   | 1%        | 0%    |

Tabel 15 – Locaties waar de deelauto zou moeten staan naar wijken (n=609).

## Deelfiets

Tabel 16 laat zien dat inwoners van wijken Centrum (45%) en Zuidoost (46%) een plek in de buurt van het eigen huis relatief vaak als geschikte locatie zien voor de deelfiets. In de wijken Zuid (39%) en vooral Meent (66%) is veel steun een vast punt in elke wijk.

| Deelfiets                                 | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-------------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 45%     | 46%      | 20%  | 30%      | 28%       | 29%  | 29%       | 22%   |
| In elke wijk een vast punt                | 23%     | 35%      | 39%  | 16%      | 30%       | 22%  | 14%       | 66%   |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 25%     | 6%       | 18%  | 3%       | 16%       | 9%   | 23%       | 12%   |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 3%      | 0%       | 7%   | 31%      | 0%        | 10%  | 17%       | 0%    |
| Bij een NS-station                        | 0%      | 11%      | 7%   | 3%       | 11%       | 14%  | 6%        | 0%    |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 2%      | 2%       | 5%   | 17%      | 8%        | 8%   | 8%        | 0%    |
| Voor mijn eigen huis                      | 2%      | 0%       | 3%   | 0%       | 0%        | 1%   | 0%        | 0%    |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 0%      | 0%       | 0%   | 0%       | 3%        | 1%   | 0%        | 0%    |

Tabel 16– Locaties waar de deelfiets zou moeten staan naar wijken (n=357).

## Deeltaxi

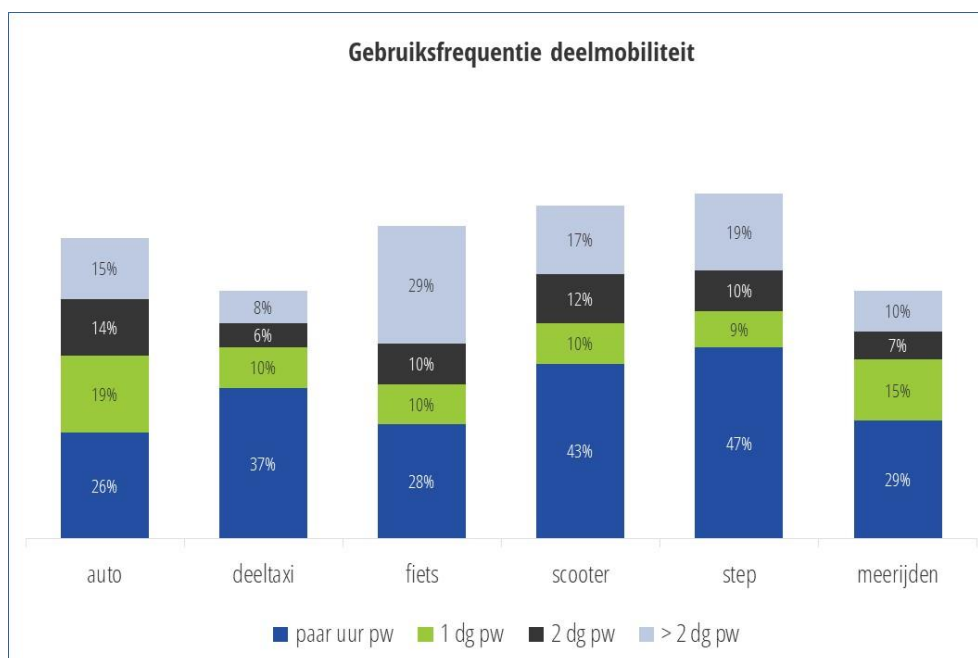
Tabel 17 toont de voorkeurslocaties voor deeltaxi's, uitgesplitst naar wijk. Er zijn enkele verschillen tussen de wijken waarneembaar. In Zuid (34%) en Noordoost (31%) is relatief veel steun voor een vast punt in elke wijk. In de wijk Zuidoost (46%) vinden relatief veel inwoners vaste parkeerplaatsen in de buurt een geschikte locatie voor deeltaxi's.

| Deeltaxi                                  | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-------------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| In elke wijk een vast punt                | 22%     | 19%      | 34%  | 21%      | 21%       | 23%  | 31%       | 5%    |
| In de buurt van mijn huis (max. 200 m)    | 14%     | 23%      | 20%  | 26%      | 17%       | 20%  | 13%       | 18%   |
| Bij vast parkeerplaatsen in de buurt      | 19%     | 23%      | 8%   | 19%      | 10%       | 17%  | 15%       | 12%   |
| Bij een buurthuis, supermarkt, etc.       | 5%      | 0%       | 7%   | 7%       | 0%        | 3%   | 4%        | 20%   |
| Bij een NS-station                        | 13%     | 11%      | 9%   | 0%       | 17%       | 13%  | 7%        | 0%    |
| Bij 1 of een aantal bushaltes in het dorp | 7%      | 3%       | 2%   | 14%      | 10%       | 0%   | 2%        | 14%   |
| Voor mijn eigen huis                      | 5%      | 12%      | 6%   | 6%       | 3%        | 14%  | 7%        | 12%   |
| Op 1 centrale plek in het centrum         | 9%      | 2%       | 3%   | 5%       | 12%       | 1%   | 7%        | 6%    |

Tabel 17– Locaties waar de deeltaxi zou moeten staan naar wijken (n=388).

### 3.3 Gebruiksfrequentie deelmobiliteit

Aan diegenen met interesse in het gebruik van deelmobiliteit is gevraagd hoe vaak zij van de betreffende vervoersmiddelen gebruik zouden maken. Inwoners willen de deelfiets het meest frequent gebruiken (tabel 8). Vier op de tien (39%) geeft aan de deelfiets twee dagen per week of vaker te willen gebruiken. Voor de deelstep, deelscooter en deelauto bedraagt dit aandeel 29%.



Figuur 8—Gebruiksfrequentie deelmobiliteit (n=1.802), 'weet niet' optie niet getoond in de figuur.

Op de volgende pagina's komt de gebruiksententie binnen de verschillende subgroepen aan bod. In hoeverre verschilt de gebruiksfrequentie bijvoorbeeld tussen diverse typen forensen, naar leeftijd en kleurgroepen.

## Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

In de tabellen 18, 19 en 20 is per woon-werk segment weergegeven hoe vaak zij de deelauto, deelfiets en deeltaxi willen gebruiken. De mixed-forens laat zien relatief vaak gebruik te willen maken van de deelauto en deelfiets (tabel 18 en 19). Een op de vijf niet-autoforensen geeft aan dagelijks gebruik te willen maken van de deelauto en deelfiets. Voor mixed-forensen en gepensioneerd geldt dat zij relatief vaak gebruik willen maken van de deeltaxi (tabel 20).

| Deelauto                                | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-----------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 25%         | 24%        | 31%          | 33%             | 25%          | 43%           | 32%    |
| 1 dag van de week                       | 27%         | 16%        | 22%          | 8%              | 21%          | 18%           | 24%    |
| 2 dagen van de week                     | 10%         | 12%        | 7%           | 8%              | 16%          | 31%           | 16%    |
| 3 dagen van de week                     | 5%          | 10%        | 25%          | 6%              | 4%           | 0%            | 5%     |
| 4 dagen van de week                     | 3%          | 4%         | 0%           | 0%              | 2%           | 0%            | 0%     |
| 5 dagen van de week                     | 0%          | 1%         | 0%           | 0%              | 1%           | 0%            | 0%     |
| 6 dagen van de week                     | 0%          | 0%         | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| elke dag van de week                    | 4%          | 3%         | 7%           | 19%             | 2%           | 0%            | 4%     |

*Tabel 18–Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelauto naar woon-werkgroepen (n=619), weet niet optie niet getoond in de tabel.*

| Deelfiets                               | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-----------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 41%         | 26%        | 0%           | 36%             | 20%          | 27%           | 54%    |
| 1 dag van de week                       | 7%          | 10%        | 59%          | 19%             | 3%           | 17%           | 0%     |
| 2 dagen van de week                     | 11%         | 10%        | 0%           | 8%              | 18%          | 10%           | 0%     |
| 3 dagen van de week                     | 16%         | 14%        | 0%           | 0%              | 6%           | 0%            | 17%    |
| 4 dagen van de week                     | 3%          | 8%         | 0%           | 0%              | 2%           | 12%           | 0%     |
| 5 dagen van de week                     | 7%          | 3%         | 0%           | 0%              | 8%           | 0%            | 0%     |
| 6 dagen van de week                     | 0%          | 0%         | 0%           | 0%              | 8%           | 0%            | 0%     |
| elke dag van de week                    | 3%          | 7%         | 17%          | 19%             | 2%           | 0%            | 0%     |

*Tabel 19–Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelfiets naar woon-werk segmenten (n=368), weet niet optie niet getoond in de tabel*

| Deeltaxi                                | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-----------------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 41%         | 44%        | 43%          | 15%             | 33%          | 9%            | 0%     |
| 1 dag van de week                       | 11%         | 8%         | 15%          | 0%              | 7%           | 27%           | 42%    |
| 2 dagen van de week                     | 5%          | 5%         | 0%           | 13%             | 10%          | 0%            | 0%     |
| 3 dagen van de week                     | 1%          | 1%         | 29%          | 10%             | 6%           | 36%           | 6%     |
| 4 dagen van de week                     | 1%          | 0%         | 0%           | 0%              | 1%           | 8%            | 0%     |
| 5 dagen van de week                     | 2%          | 0%         | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| 6 dagen van de week                     | 0%          | 0%         | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| elke dag van de week                    | 2%          | 0%         | 0%           | 0%              | 1%           | 0%            | 0%     |

*Tabel 20–Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deeltaxi naar woon-werk segmenten (n=395), weet niet optie niet getoond in de tabel*

## Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

Uit tabel 21 blijkt dat 16-34 jarigen relatief vaak aangeven dat ze deelauto 3 dagen per week of vaker willen gebruiken (25%). De 55-64 jarigen geven het vaakst aan de deelauto voor een paar uur per week te willen gebruiken (34%).

| Deelauto                                | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 23%   | 27%   | 26%   | 34%   | 23% |
| 1 dag van de week                       | 21%   | 16%   | 17%   | 13%   | 25% |
| 2 dagen van de week                     | 9%    | 14%   | 18%   | 13%   | 15% |
| 3 dagen van de week                     | 10%   | 9%    | 6%    | 7%    | 7%  |
| 4 dagen van de week                     | 5%    | 3%    | 2%    | 4%    | 2%  |
| 5 dagen van de week                     | 2%    | 1%    | 0%    | 0%    | 1%  |
| 6 dagen van de week                     | 0%    | 0%    | 0%    | 0%    | 0%  |
| elke dag van de week                    | 8%    | 2%    | 0%    | 2%    | 2%  |

Tabel 21- Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelauto naar leeftijdsgroepen (n=619), weet niet optie niet getoond in de tabel.

De 55-64 jarigen willen relatief vaak gebruik kunnen maken van de deelfiets (tabel 22). Circa een kwart van hen wil de deelfiets 5 dagen per week of vaker gebruiken (23%).

| Deelfiets                               | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 32%   | 31%   | 25%   | 21%   | 18% |
| 1 dag van de week                       | 14%   | 7%    | 8%    | 8%    | 4%  |
| 2 dagen van de week                     | 10%   | 8%    | 10%   | 12%   | 18% |
| 3 dagen van de week                     | 11%   | 11%   | 14%   | 17%   | 5%  |
| 4 dagen van de week                     | 6%    | 7%    | 9%    | 3%    | 5%  |
| 5 dagen van de week                     | 0%    | 5%    | 5%    | 13%   | 7%  |
| 6 dagen van de week                     | 0%    | 0%    | 0%    | 2%    | 7%  |
| elke dag van de week                    | 5%    | 8%    | 5%    | 8%    | 2%  |

Tabel 22- Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelfiets naar leeftijdsgroepen (n=368), weet niet optie niet getoond in de tabel.

Voor de deeltaxi geldt dat de 65-plussers verwachten het meest intensief gebruik te maken (tabel 23). Zij geven vaker dan de andere groepen aan de deeltaxi 2 of 3 dagen per week te willen gebruiken.

| Deeltaxi                                | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 39%   | 47%   | 41%   | 36%   | 30% |
| 1 dag van de week                       | 18%   | 2%    | 10%   | 13%   | 7%  |
| 2 dagen van de week                     | 0%    | 10%   | 2%    | 9%    | 9%  |
| 3 dagen van de week                     | 4%    | 0%    | 6%    | 4%    | 7%  |
| 4 dagen van de week                     | 0%    | 0%    | 0%    | 0%    | 1%  |
| 5 dagen van de week                     | 0%    | 2%    | 1%    | 1%    | 0%  |
| 6 dagen van de week                     | 0%    | 0%    | 0%    | 0%    | 0%  |
| elke dag van de week                    | 0%    | 0%    | 0%    | 2%    | 1%  |

Tabel 23– Frequentie waarmee inwoners denken gebruik te maken van een deeltaxi naar leeftijdsgroepen (n=395), weet niet optie niet getoond in de tabel.

## Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar BSR-kleurgroepen

In tabellen 24 tot en met 26 is de gebruiksfrequentie voor de deelauto, deelfiets en deeltaxi weergegeven, uitgesplitst naar BSR-kleurgroep. De inwoners van de groene kleurgroep willen relatief vaak gebruik kunnen maken van de deelauto. Voor ruim een kwart is dat 3 dagen per week of vaker (26%).

| Deelauto                                | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-----------------------------------------|-------|------|-------|------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 27%   | 24%  | 26%   | 28%  |
| 1 dag van de week                       | 20%   | 17%  | 12%   | 18%  |
| 2 dagen van de week                     | 16%   | 10%  | 13%   | 9%   |
| 3 dagen van de week                     | 6%    | 7%   | 15%   | 9%   |
| 4 dagen van de week                     | 1%    | 7%   | 4%    | 5%   |
| 5 dagen van de week                     | 0%    | 3%   | 0%    | 2%   |
| 6 dagen van de week                     | 0%    | 0%   | 0%    | 0%   |
| elke dag van de week                    | 2%    | 3%   | 7%    | 4%   |

Tabel 24– Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelauto naar BSR kleurgroepen (n=619), weet niet optie niet getoond in de tabel.

Voor de deelfiets geldt dat de gebruiksfrequentie relatief is hoog is binnen de rode kleurgroep (tabel 25). Circa een op de zes geeft aan de deelfiets 5 dagen per week of vaker te gaan gebruiken (17%).

| Deelfiets                               | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-----------------------------------------|-------|------|-------|------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 29%   | 28%  | 26%   | 31%  |
| 1 dag van de week                       | 6%    | 12%  | 20%   | 9%   |
| 2 dagen van de week                     | 11%   | 10%  | 9%    | 8%   |
| 3 dagen van de week                     | 17%   | 10%  | 1%    | 9%   |
| 4 dagen van de week                     | 7%    | 7%   | 12%   | 0%   |
| 5 dagen van de week                     | 6%    | 0%   | 3%    | 5%   |
| 6 dagen van de week                     | 2%    | 0%   | 0%    | 1%   |
| elke dag van de week                    | 3%    | 7%   | 6%    | 11%  |

Tabel 25– Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deelfiets naar BSR kleurgroepen (n=368), weet niet optie niet getoond in de tabel.

Voor de deeltaxi zijn de verschillen tussen de kleurgroepen kleiner. Onder de groene kleurgroep ligt de gebruiksfrequentie iets hoger. Een op de vijf wil de deeltaxi 2 dagen per week of vaker gebruiken (19%).

| Deeltaxi                                | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-----------------------------------------|-------|------|-------|------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 40%   | 34%  | 34%   | 33%  |
| 1 dag van de week                       | 10%   | 8%   | 8%    | 13%  |
| 2 dagen van de week                     | 7%    | 3%   | 12%   | 1%   |
| 3 dagen van de week                     | 2%    | 6%   | 5%    | 9%   |
| 4 dagen van de week                     | 0%    | 1%   | 0%    | 2%   |
| 5 dagen van de week                     | 1%    | 0%   | 0%    | 0%   |
| 6 dagen van de week                     | 0%    | 0%   | 0%    | 0%   |
| elke dag van de week                    | 0%    | 0%   | 2%    | 1%   |

Tabel 26– Frequentie waarmee geïnteresseerde inwoners denken gebruik te maken van een deeltaxi naar BSR kelurgroepen (n=395), weet niet optie niet getoond in de tabel.

## Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar wijken

Tot slot is de gebruiksfrequentie van de deelauto, deelfiets en deeltaxi uitgesplitst naar leeftijdsgroep. Tabellen 27 en 28 laten zien dat de inwoners van de wijken Zuidwest, Noordoost en Oost relatief vaak gebruik willen maken van de deelauto en deelfiets. Inwoners van de Meent geven aan relatief vaak gebruik te willen maken van de deeltaxi (tabel 29).

| Deelauto                                | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-----------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 25%     | 30%      | 30%  | 24%      | 23%       | 22%  | 26%       | 22%   |
| 1 dag van de week                       | 24%     | 23%      | 16%  | 13%      | 24%       | 16%  | 15%       | 32%   |
| 2 dagen van de week                     | 8%      | 19%      | 17%  | 11%      | 14%       | 12%  | 10%       | 18%   |
| 3 dagen van de week                     | 8%      | 4%       | 5%   | 12%      | 6%        | 11%  | 11%       | 0%    |
| 4 dagen van de week                     | 5%      | 0%       | 2%   | 8%       | 2%        | 5%   | 1%        | 0%    |
| 5 dagen van de week                     | 0%      | 0%       | 3%   | 3%       | 0%        | 0%   | 0%        | 0%    |
| 6 dagen van de week                     | 0%      | 0%       | 0%   | 0%       | 0%        | 0%   | 0%        | 0%    |
| elke dag van de week                    | 6%      | 0%       | 0%   | 4%       | 1%        | 4%   | 9%        | 4%    |

Tabel 27– Frequentie waarmee inwoners denken gebruik te maken van een deelauto naar wijken (n=619), weet niet optie niet getoond in de tabel.

| Deelfiets                               | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-----------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 27%     | 39%      | 32%  | 18%      | 33%       | 28%  | 23%       | 15%   |
| 1 dag van de week                       | 9%      | 13%      | 8%   | 10%      | 3%        | 13%  | 8%        | 34%   |
| 2 dagen van de week                     | 8%      | 15%      | 8%   | 0%       | 13%       | 16%  | 6%        | 14%   |
| 3 dagen van de week                     | 14%     | 7%       | 10%  | 3%       | 10%       | 13%  | 14%       | 0%    |
| 4 dagen van de week                     | 0%      | 8%       | 10%  | 17%      | 9%        | 2%   | 7%        | 8%    |
| 5 dagen van de week                     | 5%      | 4%       | 3%   | 0%       | 5%        | 4%   | 3%        | 9%    |
| 6 dagen van de week                     | 2%      | 3%       | 0%   | 3%       | 0%        | 0%   | 2%        | 0%    |
| elke dag van de week                    | 11%     | 2%       | 1%   | 0%       | 7%        | 9%   | 11%       | 0%    |

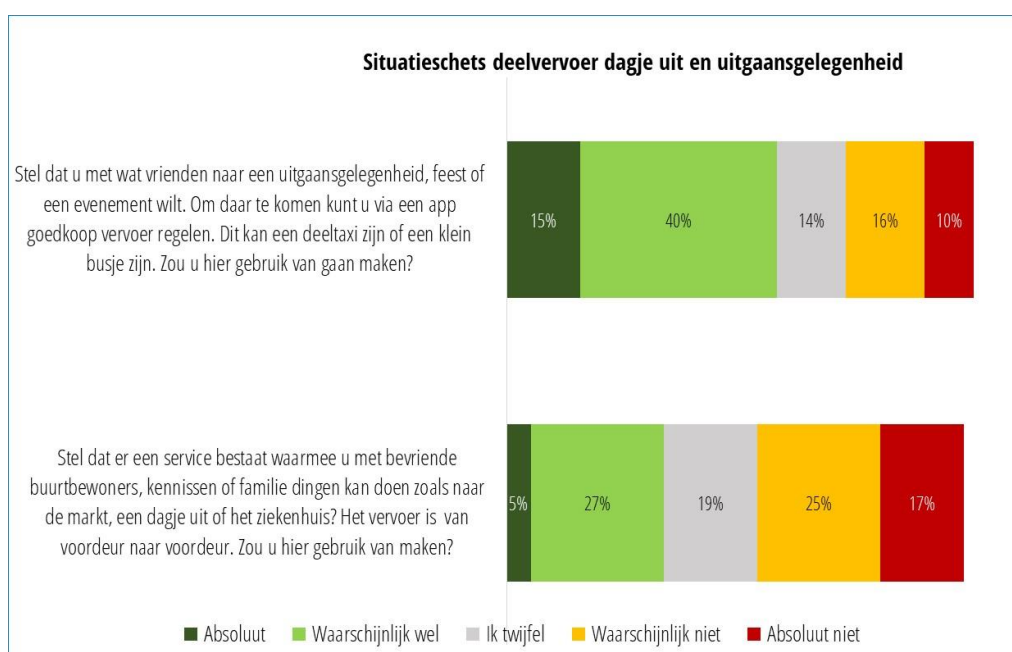
Tabel 28– Frequentie waarmee inwoners denken gebruik te maken van een deelfiets naar wijken (n=368), weet niet optie niet getoond in de tabel.

| Deeltaxi                                | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-----------------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| korter dan een dag (bijv. een paar uur) | 44%     | 33%      | 38%  | 38%      | 39%       | 27%  | 46%       | 32%   |
| 1 dag van de week                       | 6%      | 15%      | 8%   | 17%      | 16%       | 11%  | 5%        | 0%    |
| 2 dagen van de week                     | 6%      | 10%      | 2%   | 6%       | 6%        | 8%   | 2%        | 17%   |
| 3 dagen van de week                     | 5%      | 3%       | 5%   | 4%       | 0%        | 6%   | 4%        | 11%   |
| 4 dagen van de week                     | 0%      | 0%       | 0%   | 3%       | 2%        | 0%   | 2%        | 0%    |
| 5 dagen van de week                     | 0%      | 0%       | 1%   | 2%       | 1%        | 0%   | 0%        | 0%    |
| 6 dagen van de week                     | 0%      | 0%       | 0%   | 0%       | 0%        | 0%   | 0%        | 0%    |
| elke dag van de week                    | 1%      | 0%       | 0%   | 0%       | 2%        | 1%   | 2%        | 0%    |

Tabel 29– Frequentie waarmee inwoners denken gebruik te maken van een deeltaxi naar wijken (n=395), weet niet optie niet getoond in de tabel.

### 3.4 Gebruiksintentie deelvervoer: vervoer delen voor dagje uit en reis naar een uitgaansgelegenheid

Aan de inwoners is ook gevraagd wat hun houding is ten aanzien van een mobiliteitsservice die hen in staat stelt om gezamenlijk te reizen voor uiteenlopende doeleinden. Figuur 9 laat zien dat ruim de helft van de inwoners gebruik wil maken van een service om vervoer te delen naar een uitgaansgelegenheid.



Figuur 9– Gebruiksintentie situatieschets "uitgaansgelegenheid", niet gesteld aan gepensioneerden (n=1433), antwoord 'weet niet' is niet getoond in de figuur.

## Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaansgelegenheid naar woon-werk segmenten

Uit tabel 30 blijkt dat de ondernemers en de autoforensen het meest positief tegenover het idee staan om samen vervoer te delen naar een uitgaansgelegenheid. Gepensioneerden hebben het minst vaak een uitgesproken negatieve houding ten aanzien de service om vervoer te delen voor dagjes uit (tabel 31).

Stelling: Stel dat u met wat vrienden naar een uitgaansgelegenheid, feest of een evenement wilt. Om daar te komen kunt u via een app goedkoop vervoer regelen. Dit kan een deeltaxi zijn of een klein busje zijn.

|                     | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|---------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Absoluut            | 17%         | 16%        | 9%           | 2%              | 0%           | 28%           | 4%     |
| Waarschijnlijk wel  | 40%         | 43%        | 24%          | 30%             | 0%           | 24%           | 37%    |
| Ik twijfel          | 9%          | 15%        | 15%          | 28%             | 0%           | 22%           | 8%     |
| Waarschijnlijk niet | 18%         | 14%        | 32%          | 21%             | 0%           | 17%           | 21%    |
| Absoluut niet       | 11%         | 9%         | 16%          | 13%             | 0%           | 3%            | 16%    |

Tabel 30– Gebruiksintentie situatieschets "uitgaansgelegendheid" naar woon-werk segmenten, niet gesteld aan gepensioneerden (n=1433), weet niet niet getoond in de tabel.

Stelling: Stel dat er een service bestaat waarmee u met bevriende buurtbewoners, kennissen of familie dingen kan doen zoals naar de markt, een dagje uit of het ziekenhuis? Het vervoer is van voordeur naar voordeur.

|                     | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|---------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Absoluut            | 7%          | 5%         | 3%           | 8%              | 7%           | 4%            | 3%     |
| Waarschijnlijk wel  | 28%         | 26%        | 21%          | 29%             | 31%          | 26%           | 31%    |
| Ik twijfel          | 18%         | 19%        | 25%          | 21%             | 17%          | 32%           | 16%    |
| Waarschijnlijk niet | 23%         | 25%        | 31%          | 30%             | 24%          | 30%           | 18%    |
| Absoluut niet       | 20%         | 19%        | 17%          | 11%             | 14%          | 7%            | 23%    |

Tabel 31– Gebruiksintentie situatieschets "dagje uit" (n=1791) naar woon-werk segmenten, weet niet niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaansgelegenheid naar leeftijdsgroepen

In de tabellen 32 en 33 is de gebruiksintentie ten aanzien van beide services weergegeven naar leeftijdsgroepen. De groep van 65 jaar en ouder staat iets positiever ten opzichte van het idee om samen vervoer te delen van voordeur tot voordeur.

Stelling: Stel dat u met wat vrienden naar een uitgaansgelegenheid, feest of een evenement wilt. Om daar te komen kunt u via een app goedkoop vervoer regelen. Dit kan een deeltaxi zijn of een klein busje zijn.

|                     | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Absoluut            | 19%   | 14%   | 14%   | 11%   | 14% |
| Waarschijnlijk wel  | 38%   | 41%   | 42%   | 40%   | 42% |
| Ik twijfel          | 16%   | 13%   | 15%   | 13%   | 11% |
| Waarschijnlijk niet | 13%   | 18%   | 17%   | 19%   | 18% |
| Absoluut niet       | 10%   | 10%   | 7%    | 12%   | 13% |

Tabel 32– Gebruiksintentie situatieschets "uitgaansgelegenheid" naar leeftijdsgroepen, niet gesteld aan gepensioneerden (n=1430), weet niet niet getoond in de tabel.

Stelling: Stel dat er een service bestaat waarmee u met bevriende buurtbewoners, kennissen of familie dingen kan doen zoals naar de markt, een dagje uit of het ziekenhuis? Het vervoer is van voordeur naar voordeur.

|                     | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Absoluut            | 5%    | 4%    | 6%    | 4%    | 8%  |
| Waarschijnlijk wel  | 27%   | 26%   | 25%   | 27%   | 31% |
| Ik twijfel          | 24%   | 14%   | 19%   | 18%   | 18% |
| Waarschijnlijk niet | 20%   | 32%   | 30%   | 23%   | 23% |
| Absoluut niet       | 18%   | 19%   | 15%   | 23%   | 14% |

Tabel 33– Gebruiksintentie situatieschets "dagje uit" (n=1788) naar leeftijdsgroepen, weet niet niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaansgelegenheid naar BSR-kleurgroepen

Als wordt ingezoomd op verschillen naar BSR-kleurgroep blijkt dat inwoners die vallen onder de kleurgroep ‘rood’, het meest uitgesproken positief tegenover het idee staan om samen vervoer te delen naar een uitgaansgelegenheid (21%, tabel 34).

Stelling: Stel dat u met wat vrienden naar een uitgaansgelegenheid, feest of een evenement wilt. Om daar te komen kunt u via een app goedkoop vervoer regelen. Dit kan een deeltaxi zijn of een klein busje zijn.

|                     | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|---------------------|-------|------|-------|------|
| Absoluut            | 15%   | 14%  | 14%   | 21%  |
| Waarschijnlijk wel  | 40%   | 42%  | 38%   | 42%  |
| Ik twijfel          | 14%   | 14%  | 17%   | 11%  |
| Waarschijnlijk niet | 18%   | 19%  | 11%   | 12%  |
| Absoluut niet       | 7%    | 9%   | 13%   | 8%   |

Tabel 34– Gebruiksintentie situatieschets "uitgaansgelegenheid" naar BSR kleurgroepen, niet gesteld aan gepensioneerden (n=1161), weet niet niet getoond in de tabel.

Stelling: Stel dat er een service bestaat waarmee u met bevriende buurtbewoners, kennissen of familie dingen kan doen zoals naar de markt, een dagje uit of het ziekenhuis? Het vervoer is van voordeur naar voordeur.

|                     | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|---------------------|-------|------|-------|------|
| Absoluut            | 4%    | 6%   | 8%    | 4%   |
| Waarschijnlijk wel  | 28%   | 27%  | 26%   | 29%  |
| Ik twijfel          | 18%   | 19%  | 21%   | 19%  |
| Waarschijnlijk niet | 29%   | 24%  | 19%   | 23%  |
| Absoluut niet       | 16%   | 16%  | 19%   | 19%  |

Tabel 35– Gebruiksintentie situatieschets "dagje uit" (n=1720) naar BSR kleurgroepen, weet niet niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaansgelegenheid naar wijken

Tot slot is de gebruiksintentie voor beide services op wijkniveau weergegeven in tabellen 36 en 37. In de wijk Zuidoost is het aandeel inwoners relatief groot dat positief tegenover het idee staat om samen vervoer te delen naar een uitgaansgelegenheid of in het kader van een dagje uit.

Stelling: Stel dat u met wat vrienden naar een uitgaansgelegenheid, feest of een evenement wilt. Om daar te komen kunt u via een app goedkoop vervoer regelen. Dit kan een deeltaxi zijn of een klein busje zijn.

|                     | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|---------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Absoluut            | 17%     | 20%      | 13%  | 17%      | 15%       | 16%  | 12%       | 17%   |
| Waarschijnlijk wel  | 36%     | 44%      | 46%  | 35%      | 41%       | 43%  | 34%       | 39%   |
| Ik twijfel          | 15%     | 11%      | 14%  | 16%      | 14%       | 10%  | 17%       | 27%   |
| Waarschijnlijk niet | 17%     | 17%      | 15%  | 13%      | 13%       | 16%  | 22%       | 5%    |
| Absoluut niet       | 8%      | 5%       | 9%   | 11%      | 12%       | 10%  | 9%        | 10%   |

Tabel 36– Gebruiksintentie situatieschets "uitgaansgelegendheid" naar wijken, niet gesteld aan gepensioneerden (n=1401), weet niet niet getoond in de tabel.

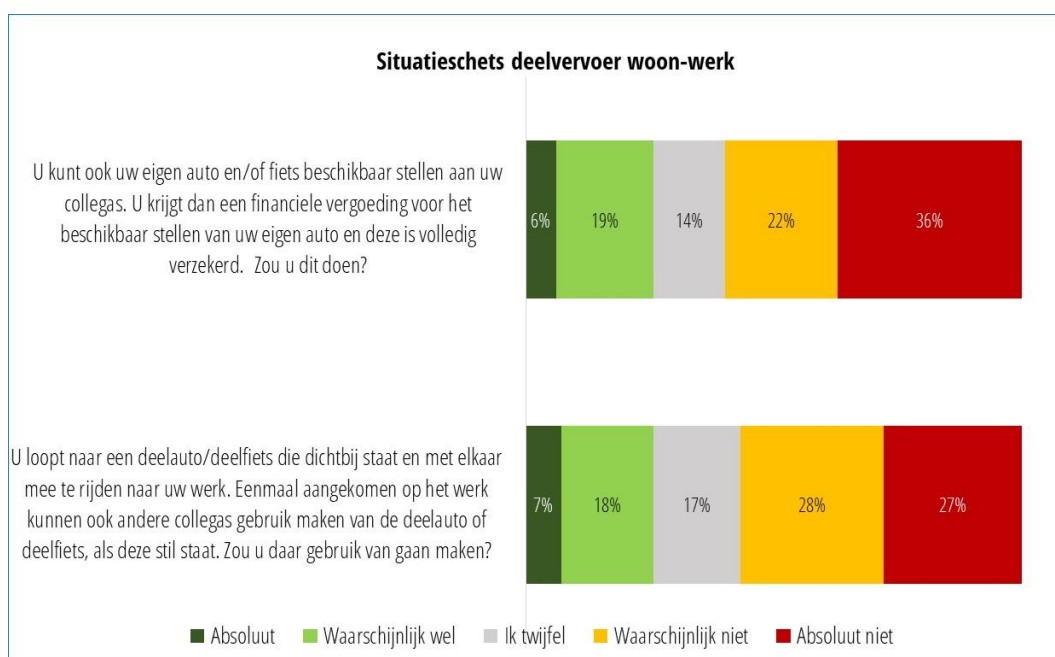
Stelling: Stel dat er een service bestaat waarmee u met bevriende buurtbewoners, kennissen of familie dingen kan doen zoals naar de markt, een dagje uit of het ziekenhuis? Het vervoer is van voordeur naar voordeur.

|                     | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|---------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Absoluut            | 5%      | 4%       | 5%   | 7%       | 4%        | 6%   | 6%        | 4%    |
| Waarschijnlijk wel  | 27%     | 34%      | 31%  | 32%      | 25%       | 27%  | 21%       | 21%   |
| Ik twijfel          | 23%     | 15%      | 18%  | 14%      | 17%       | 18%  | 20%       | 37%   |
| Waarschijnlijk niet | 21%     | 31%      | 23%  | 27%      | 26%       | 24%  | 25%       | 21%   |
| Absoluut niet       | 20%     | 12%      | 17%  | 16%      | 22%       | 19%  | 20%       | 9%    |

Tabel 37– Gebruiksintentie situatieschets "dagje uit" (n=1757) naar wijken, weet niet niet getoond in de tabel.

### 3.5 Gebruiksintensiteit deelfervoer: service vervoer delen naar werk

Naast de gebruiksintentie van inwoners ten aanzien van een service voor gezamenlijk vervoer naar uitgaansgelegenheden en dagjes uit, is ook aan werkenden gevraagd wat hun houding is ten aanzien van deelfervoer voor de woon-werkreis. In figuur 10 is de gebruiksintentie van werkenden weergegeven. Daaruit blijkt dat onder werkenden circa een kwart bereid is om het vervoer naar het werk te delen.



*Figuur 10 – 1. Gebruiksintentie situatieschets "beschikbaar stellen vervoersmiddel voor woon-werk verkeer", gesteld aan werkenden (n=1205), 'weet niet' niet getoond in het figuur – 2. Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelfervoer", gesteld aan werkenden(n=1202), 'weet niet' niet getoond in het figuur*

## Gebruiksintentie deelvervoer service vervoer delen naar werk naar woon-werk segmenten

In tabel 38 is de gebruiksintentie ten aanzien van de service om vervoer te delen naar en van het werk, weergegeven per woon-werk segment. Het blijkt dat er geen grote verschillen zijn tussen de woon-werk segmenten.

Stelling: U kunt ook uw eigen auto en/of fiets beschikbaar stellen aan uw collegas. U krijgt dan een financiële vergoeding voor het beschikbaar stellen van uw eigen auto en deze is volledig verzekerd.

|                     | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|---------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Absoluut            | 7%          | 6%         | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Waarschijnlijk wel  | 19%         | 19%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Ik twijfel          | 14%         | 14%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Waarschijnlijk niet | 22%         | 22%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 100%   |
| Absoluut niet       | 34%         | 37%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |

Tabel 38– Gebruiksintentie situatieschets "beschikbaar stellen vervoersmiddel voor woon-werk verkeer" naar woon-werk segmenten, gesteld aan werkenden (n=1205), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

Stelling: U loopt naar een deelauto/deelfiets die dichtbij staat en met elkaar mee te rijden naar uw werk. Eenmaal aangekomen op het werk kunnen ook andere collega's gebruik maken van de deelauto of deelfiets, als deze stil staat.

|                     | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|---------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Absoluut            | 9%          | 7%         | 0%           | 0%              | 100%         | 0%            | 0%     |
| Waarschijnlijk wel  | 19%         | 18%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Ik twijfel          | 14%         | 17%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Waarschijnlijk niet | 23%         | 30%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |
| Absoluut niet       | 30%         | 26%        | 0%           | 0%              | 0%           | 0%            | 0%     |

Tabel 39– Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelvervoer" naar woon-werk segmenten, gesteld aan werkenden (n=1202), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie service vervoer delen naar werk naar leeftijdsgroepen

In tabellen 40 en 41 is de gebruiksintentie om vervoer te delen voor de woon-werkreis weergegeven naar leeftijdsgroep. De 35-44 jarigen staan het meest positief tegenover het beschikbaar stellen van eigen vervoersmiddelen (tabel 40).

Stelling: U kunt ook uw eigen auto en/of fiets beschikbaar stellen aan uw collegas. U krijgt dan een financiële vergoeding voor het beschikbaar stellen van uw eigen auto en deze is volledig verzekerd.

|                     | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Absoluut            | 8%    | 6%    | 7%    | 3%    | 0%  |
| Waarschijnlijk wel  | 18%   | 23%   | 19%   | 15%   | 20% |
| Ik twijfel          | 14%   | 14%   | 14%   | 14%   | 9%  |
| Waarschijnlijk niet | 17%   | 24%   | 23%   | 27%   | 22% |
| Absoluut niet       | 40%   | 31%   | 34%   | 39%   | 43% |

Tabel 40– Gebruiksintentie situatieschets "beschikbaar stellen vervoersmiddel voor woon-werk verkeer" naar leeftijdsgroepen, gesteld aan werkenden (n=1210), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

Stelling: U loopt naar een deelauto/deelfiets die dichtbij staat en met elkaar mee te rijden naar uw werk. Eenmaal aangekomen op het werk kunnen ook andere collega's gebruik maken van de deelauto of deelfiets, als deze stil staat.

|                     | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Absoluut            | 6%    | 7%    | 8%    | 7%    | 7%  |
| Waarschijnlijk wel  | 15%   | 19%   | 20%   | 21%   | 18% |
| Ik twijfel          | 18%   | 20%   | 15%   | 13%   | 15% |
| Waarschijnlijk niet | 27%   | 28%   | 31%   | 26%   | 31% |
| Absoluut niet       | 31%   | 24%   | 22%   | 29%   | 26% |

Tabel 41– Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelvervoer" naar leeftijdsgroepen, gesteld aan werkenden (n=1211), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie deelvervoer service vervoer delen naar werk naar BSR kleurgroepen

Als wordt ingezoomd op de verschillende kleurgroepen blijkt dat inwoners van kleurgroep ‘blauw’ en ‘groen’ het meest positief tegenover het beschikbaar stellen van eigen vervoersmiddelen staan (tabel 42). Onder de blauw kleurgroep ligt het aandeel positief gestemden (‘absoluut’ of ‘waarschijnlijk wel’) op 30%. Ook onder de groene kleurgroep is dit aandeel met 28% relatief hoog.

Stelling: U kunt ook uw eigen auto en/of fiets beschikbaar stellen aan uw collegas. U krijgt dan een financiële vergoeding voor het beschikbaar stellen van uw eigen auto en deze is volledig verzekerd.

|                     | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|---------------------|-------|------|-------|------|
| Absoluut            | 5%    | 6%   | 7%    | 10%  |
| Waarschijnlijk wel  | 25%   | 12%  | 21%   | 12%  |
| Ik twijfel          | 13%   | 14%  | 12%   | 21%  |
| Waarschijnlijk niet | 24%   | 22%  | 14%   | 26%  |
| Absoluut niet       | 31%   | 43%  | 45%   | 29%  |

Tabel 42– Gebruiksintentie situatieschets "beschikbaar stellen vervoersmiddel voor woon-werk verkeer" naar BSR kleurgroepen, gesteld aan werkenden (n=1161), ‘weet niet’ niet getoond in de tabel.

Stelling: U loopt naar een deelauto/deelfiets die dichtbij staat en met elkaar mee te rijden naar uw werk. Eenmaal aangekomen op het werk kunnen ook andere collega’s gebruik maken van de deelauto of deelfiets, als deze stil staat.

|                     | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|---------------------|-------|------|-------|------|
| Absoluut            | 7%    | 5%   | 8%    | 9%   |
| Waarschijnlijk wel  | 18%   | 19%  | 14%   | 19%  |
| Ik twijfel          | 18%   | 17%  | 16%   | 15%  |
| Waarschijnlijk niet | 32%   | 27%  | 24%   | 29%  |
| Absoluut niet       | 24%   | 30%  | 32%   | 22%  |

Tabel 43– Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelvervoer" naar BSR kleurgroepen, gesteld aan werkenden (n=1158), ‘weet niet’ niet getoond in de tabel.

## Gebruiksintentie deelvervoer service vervoer delen naar werk naar wijken

In hoeverre verschilt de gebruiksintensiteit dan tussen inwoners van de verschillende wijken in Hilversum? Tabel 44 laat zien dat inwoners van de wijken Zuid en Noordwest het meest positief staan tegenover het beschikbaar stellen van eigen vervoersmiddelen met respectievelijk 30% en 28% positief gestemden.

Stelling: U kunt ook uw eigen auto en/of fiets beschikbaar stellen aan uw collegas. U krijgt dan een financiële vergoeding voor het beschikbaar stellen van uw eigen auto en deze is volledig verzekerd.

|                     | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|---------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Absoluut            | 5%      | 8%       | 6%   | 7%       | 3%        | 7%   | 5%        | 3%    |
| Waarschijnlijk wel  | 17%     | 11%      | 24%  | 12%      | 25%       | 18%  | 22%       | 14%   |
| Ik twijfel          | 15%     | 18%      | 16%  | 16%      | 9%        | 13%  | 10%       | 13%   |
| Waarschijnlijk niet | 21%     | 29%      | 24%  | 13%      | 23%       | 20%  | 23%       | 23%   |
| Absoluut niet       | 38%     | 30%      | 29%  | 51%      | 39%       | 37%  | 37%       | 43%   |

Tabel 44– Gebruiksintentie situatieschets "beschikbaar stellen vervoersmiddel voor woon-werk verkeer" naar wijken, gesteld aan werkenden (n=1187), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

Stelling: U loopt naar een deelauto/deelfiets die dichtbij staat en met elkaar mee te rijden naar uw werk. Eenmaal aangekomen op het werk kunnen ook andere collega's gebruik maken van de deelauto of deelfiets, als deze stil staat.

|                     | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|---------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Absoluut            | 10%     | 10%      | 5%   | 3%       | 8%        | 8%   | 4%        | 5%    |
| Waarschijnlijk wel  | 15%     | 18%      | 19%  | 23%      | 19%       | 19%  | 13%       | 11%   |
| Ik twijfel          | 19%     | 13%      | 20%  | 10%      | 14%       | 14%  | 20%       | 32%   |
| Waarschijnlijk niet | 28%     | 33%      | 24%  | 26%      | 29%       | 30%  | 32%       | 37%   |
| Absoluut niet       | 22%     | 23%      | 29%  | 35%      | 28%       | 26%  | 28%       | 16%   |

Tabel 45– Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelvervoer" naar wijken, gesteld aan werkenden (n=1184), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

### 3.6 Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit

Het delen van (auto-)vervoer en het individueel autogebruik en benodigde parkeerplaatsen hangen met elkaar samen. Aan inwoners is ook gevraagd hoe zij staan tegenover het idee van minder parkeerplekken binnen de gemeente in de toekomst in combinatie met het stimuleren van deelvervoer.

Uit figuur 11 blijkt dat inwoners over het beperken van parkeerplekken in de stad en het stimuleren van deelvervoer tamelijk verdeeld zijn. Ruim een derde (37%) spreekt het idee (zeer) aan, terwijl 49% aangeeft dat het idee hen (helemaal) niet aanspreekt.

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.



Figuur 11- Aansprekendheid van het terugdringen van parkeerplekken en het stimuleren van deelmobiliteit (n=1794).

### Voorstanders van het idee

Voorstanders geven onder andere aan dat minder parkeerplekken in het centrum en meer parkeerplekken aan de rand van de stad het leefgenot vergroten.



### Tegenstanders van het idee

Tegenstanders geven aan dat de auto onmisbaar is, het parkeervrij maken onrealistisch is en deelmobiliteit slechts deels een oplossing biedt.



Op de volgende pagina's is de houding van inwoners ten aanzien van dit idee uitgesplitst naar de verschillende subgroepen.

## Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

Het concept om parkeerplekken terug te dringen en deelmobiliteit te stimuleren spreekt gepensioneerden het minste aan (tabel 46). Ruim 4 op de 10 van hen (42%) geeft aan dat het idee hen helemaal niet aanspreekt.

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|                               | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|-------------------------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Spreekt mij zeer aan          | 23%         | 17%        | 11%          | 13%             | 14%          | 18%           | 21%    |
| Spreekt mij aan               | 15%         | 19%        | 26%          | 30%             | 26%          | 13%           | 17%    |
| Neutraal                      | 11%         | 13%        | 13%          | 11%             | 20%          | 20%           | 15%    |
| Spreekt mij niet aan          | 12%         | 19%        | 21%          | 24%             | 18%          | 7%            | 13%    |
| Spreekt mij helemaal niet aan | 40%         | 33%        | 29%          | 21%             | 22%          | 42%           | 35%    |

Tabel 46– Aansprekendheid van het terugdringen van parkeerplekken en het stimuleren van deelmobiliteit naar woon-werk segmenten (n=1794).

## Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

In hoeverre verschilt de houding ten aanzien van het idee naar leeftijdsgroep? Het concept om parkeerplekken terug te dringen en deelmobiliteit te stimuleren spreekt de groep 16-34 jaar het minste aan (tabel 47). Ruim 4 op de 10 (43%) geeft aan dat het idee hen helemaal niet aanspreekt.

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|                               | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Spreekt mij zeer aan          | 12%   | 22%   | 21%   | 18%   | 17% |
| Spreekt mij aan               | 14%   | 18%   | 24%   | 20%   | 25% |
| Neutraal                      | 13%   | 14%   | 11%   | 14%   | 19% |
| Spreekt mij niet aan          | 18%   | 14%   | 19%   | 17%   | 18% |
| Spreekt mij helemaal niet aan | 43%   | 32%   | 25%   | 32%   | 21% |

Tabel 47– Aansprekendheid van het terugdringen van parkeerplekken en het stimuleren van deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen(n=1794).

## Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit naar BSR kleurgroepen

Het concept om parkeerplekken terug te dringen en deelmobiliteit te stimuleren spreekt de gele kleurgroep het minste aan (tabel 48). Van hen geeft 39% aan het idee (helemaal) niet aansprekend te vinden.

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|                               | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|-------------------------------|-------|------|-------|------|
| Spreekt mij zeer aan          | 20%   | 15%  | 13%   | 17%  |
| Spreekt mij aan               | 22%   | 18%  | 16%   | 22%  |
| Neutraal                      | 13%   | 13%  | 19%   | 15%  |
| Spreekt mij niet aan          | 17%   | 15%  | 19%   | 21%  |
| Spreekt mij helemaal niet aan | 28%   | 39%  | 34%   | 26%  |

Tabel 48– Aansprekendheid van het terugdringen van parkeerplekken en het stimuleren van deelmobiliteit naar BSR kleurgroepen(n=1721).

## Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit naar wijken

Tot slot laat tabel 49 zien dat het concept inwoners in de wijk Noordwest het meeste aanspreekt en in de wijk Zuidwest het minste.

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

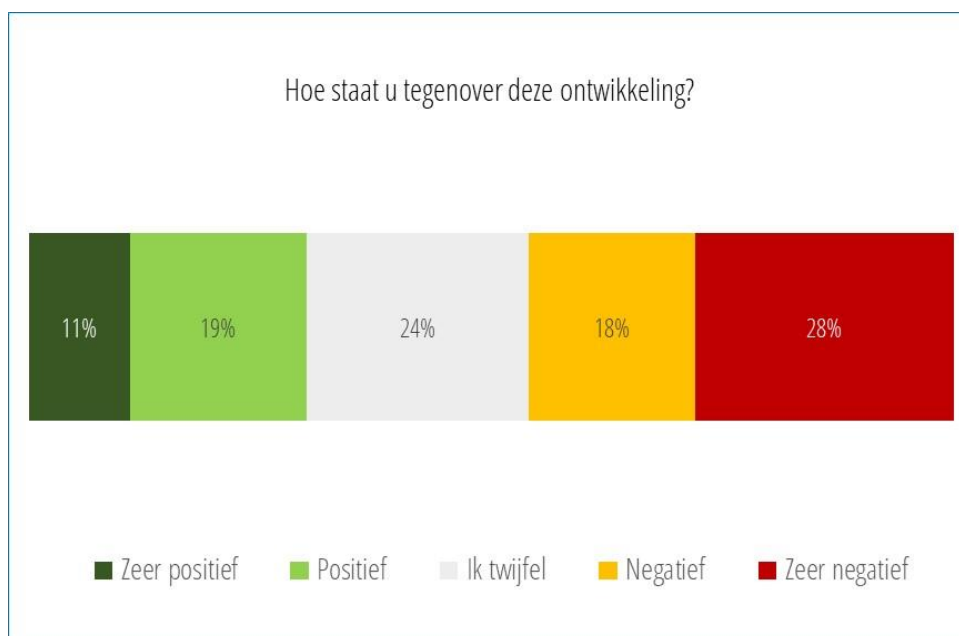
|                               | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|-------------------------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Spreekt mij zeer aan          | 18%     | 15%      | 17%  | 9%       | 25%       | 19%  | 16%       | 12%   |
| Spreekt mij aan               | 22%     | 23%      | 21%  | 16%      | 16%       | 20%  | 19%       | 20%   |
| Neutraal                      | 11%     | 15%      | 12%  | 13%      | 11%       | 15%  | 18%       | 31%   |
| Spreekt mij niet aan          | 21%     | 19%      | 19%  | 20%      | 18%       | 12%  | 18%       | 11%   |
| Spreekt mij helemaal niet aan | 29%     | 27%      | 31%  | 42%      | 30%       | 35%  | 29%       | 26%   |

Tabel 49– Aansprekendheid van het terugdringen van parkeerplekken en het stimuleren van deelmobiliteit naar woon-werk groepen(n=1758).

### 3.7 Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit

Een andere ontwikkeling die aan inwoners is voorgelegd betreft het aanbieden van woningen in combinatie met (verplicht) gebruik van elektrisch deelvervoer. Drie op de tien inwoners is positief over deze woonvormen waarbij men elektrische deelauto's moet gebruiken en geen parkeervergunning kan krijgen (figuur 12).

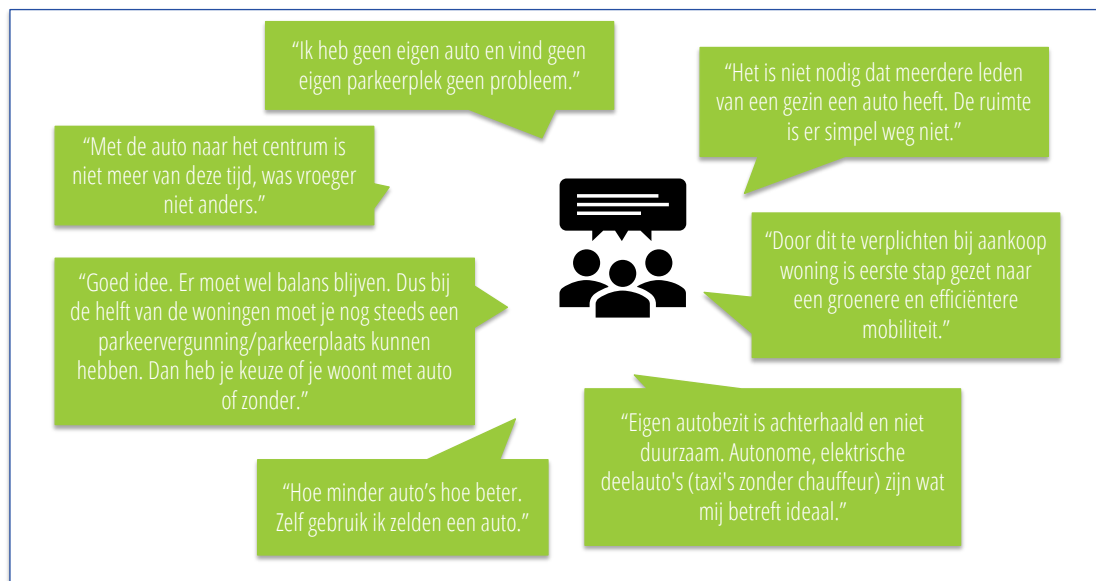
Stelling: In sommige steden in Nederland zijn de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit al een stuk verder. Zo worden in bepaalde steden woningen en appartementen te koop en te huur aangeboden, waarbij bewoners gebruik moeten maken van elektrische deelauto's als vervoersmiddel. Het is dan niet meer mogelijk om een parkeervergunning te krijgen en een eigen auto te bezitten Woning met elektrische auto (geen parkeervergunning).



Figuur 12- Houding t.a.v. een woonvorm waarbij geen parkeervergunning wordt gegeven maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel moet gebruiken (n=1791).

### Voorstanders van het idee

Voorstanders zijn vooral niet-autobezitters die autobezit niet meer van deze tijd vinden.



### Tegenstanders

Tegenstanders vinden dat het de eigen beslissingsvrijheid aantast en niet iets is dat opgelegd kan worden.



Op de volgende pagina's is de houding van inwoners ten aanzien van de ontwikkeling van woonvormen in combinatie met elektrisch deelvervoer uitgesplitst naar subgroepen.

## Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

Hoe kijken de verschillende typen woon-werkreizigers aan tegen een dergelijke ontwikkeling? Een woonvorm zonder parkeervergunning en met een verplichte afname van een deelmobiliteit spreekt gepensioneerden het meeste aan (tabel 50). Circa 4 op de 10 van hen is hierover (zeer) positief gestemd.

Stelling: In sommige steden in Nederland zijn de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit al een stuk verder. Zo worden in bepaalde steden woningen en appartementen te koop en te huur aangeboden, waarbij bewoners gebruik moeten maken van elektrische deelauto's als vervoersmiddel. Het is dan niet meer mogelijk om een parkeervergunning te krijgen en een eigen auto te bezitten.

|               | Ondernemers | Autoforens | Mixed forens | Niet autoforens | Niet werkend | Gepensioneerd | Overig |
|---------------|-------------|------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------|
| Zeet positief | 16%         | 12%        | 9%           | 12%             | 8%           | 7%            | 11%    |
| Positief      | 17%         | 18%        | 12%          | 14%             | 25%          | 32%           | 13%    |
| Ik twijfel    | 17%         | 25%        | 25%          | 35%             | 24%          | 27%           | 25%    |
| Negatief      | 19%         | 17%        | 13%          | 16%             | 20%          | 12%           | 19%    |
| Zeet negatief | 32%         | 29%        | 41%          | 24%             | 24%          | 22%           | 32%    |

Tabel 50– Houding t.a.v. een woonvorm waarbij geen parkeervergunning wordt gegeven maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel moet gebruiken, naar woon-werk segmenten (n=1791).

## Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

Als wordt ingezoomd op de verschillende leeftijdsgroepen blijkt dat een woonvorm zonder parkeervergunning en met een verplichte afname van een deelmobiliteit de jongeren tot 35 jaar het minste aanspreekt. Ruim een derde van hen (38%) is hierover zeer negatief (tabel 51).

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|               | 16-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+ |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Zeet positief | 10%   | 11%   | 15%   | 12%   | 9%  |
| Positief      | 15%   | 22%   | 20%   | 16%   | 25% |
| Ik twijfel    | 21%   | 25%   | 26%   | 25%   | 24% |
| Negatief      | 17%   | 15%   | 17%   | 21%   | 20% |
| Zeet negatief | 38%   | 27%   | 22%   | 26%   | 23% |

Tabel 51– Houding t.a.v. een woonvorm waarbij geen parkeervergunning wordt gegeven maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel moet gebruiken, naar leeftijdsgroepen (n=1789).

## Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit naar BSR kleurgroepen

Binnen de kleurgroepen is de houding over deze woonvorm het minst positief onder de groene kleurgroep. De helft van hpreekt inwoners van kleurgroep groen het minste aan (tabel 52).

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|               | Blauw | Geel | Groen | Rood |
|---------------|-------|------|-------|------|
| Zeet positief | 13%   | 10%  | 10%   | 10%  |
| Positief      | 21%   | 19%  | 12%   | 22%  |
| Ik twijfel    | 24%   | 23%  | 29%   | 22%  |
| Negatief      | 17%   | 14%  | 21%   | 19%  |
| Zeet negatief | 24%   | 35%  | 29%   | 27%  |

Tabel 52– Houding t.a.v. een woonvorm waarbij geen parkeervergunning wordt gegeven maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel moet gebruiken, naar BSR kleurgroepen (n=1721).

## Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit naar wijken

Tabel 53 laat zien dat de woonvorm zonder parkeervergunning en met een verplichte afname van een deelmobiliteit inwoners van de wijk Zuidwest het minste aanspreekt. Ruim een derde van hen is hierover zeer negatief (37%).

Stelling: Ruimte en leefbaarheid in de stad is een belangrijk onderdeel voor het leefgenot van mensen in de stad. Dit kan onder andere betekenen dat er minder tot geen parkeerplekken in 2040 binnen de gemeente aanwezig zullen zijn. Of parkeerplekken nabij de binnenring van Hilversum. Deelvervoer wordt enorm gestimuleerd.

|               | Centrum | ZuidOost | Zuid | ZuidWest | NoordWest | Oost | NoordOost | Meent |
|---------------|---------|----------|------|----------|-----------|------|-----------|-------|
| Zeet positief | 12%     | 12%      | 11%  | 7%       | 15%       | 12%  | 10%       | 5%    |
| Positief      | 22%     | 19%      | 16%  | 16%      | 20%       | 23%  | 18%       | 18%   |
| Ik twijfel    | 20%     | 28%      | 28%  | 21%      | 21%       | 19%  | 27%       | 34%   |
| Negatief      | 20%     | 23%      | 17%  | 19%      | 17%       | 14%  | 18%       | 18%   |
| Zeet negatief | 26%     | 18%      | 28%  | 37%      | 27%       | 32%  | 28%       | 26%   |

Tabel 53– Houding t.a.v. een woonvorm waarbij geen parkeervergunning wordt gegeven maar men verplicht is een deelauto als vervoersmiddel moet gebruiken, naar wijken (n=1758).

## 4. Hoofdlijnen

## 4.1 Hoofdpijnen

1. Over de mobiliteitstrend ‘verkeersverbinding’ is 34% is zeer positief en 40% positief. Over de mobiliteitstrend ‘klimaat’ is 31% zeer positief en 34% positief. Over de mobiliteitstrend ‘technologie’ is 23% zeer positief en 42% positief. Over de mobiliteitstrend ‘woon-werk’ is 21% zeer positief en 40% positief.
2. De mobiliteitstrend ‘verkeersverbinding’ wordt het breedst gedragen onder de diverse subgroepen (woon-werk, leeftijd, BSR-kleur) binnen de gemeente Hilversum. De mobiliteitstrend ‘klimaat’ wordt vooral gedragen onder inwoners vanaf 45 jaar en ouder. Autoforensen zijn minder te spreken over deze trend. De mobiliteitstrend ‘technologie’ wordt breed gedragen onder de diverse subgroepen (woon-werk & leeftijd) binnen de gemeente Hilversum. Vooral ondernemers en niet-autoforensen staan positief tegenover de mobiliteitstrend ‘woon-werk’. Ook inwoners in het centrum van de stad staan hier positief tegenover.
3. Zeven op de tien inwoners is geïnteresseerd in het gebruik van deelmobiliteit.
4. Deelvervoer dient op lokaal (buurt/wijk) niveau te worden aangeboden.
5. De bereidheid om het vervoer naar uitgaansgelegenheden te delen is relatief hoog. Delen van vervoer voor woonwerk-verkeer is voor een kleine groep interessant.
6. Er is door inwoners verdeeld gereageerd op het idee om het aantal parkeerplekken in de stad te beperken en tegelijkertijd de deelmobiliteit te stimuleren.
7. Drie op de tien inwoners is positief over woonvormen waarbij geen parkeervergunning meer wordt afgegeven en men verplicht aan (elektrische) deelmobiliteit moet deelnemen.

## Visie op resultaten door Newcom



Het onderzoek heeft plaatsgevonden onder bijzondere omstandigheden, namelijk gedurende de coronacrisis. Om inzichtelijk te maken of de coronacrisis invloed heeft gehad op de resultaten van dit onderzoek, heeft Newcom naar een aantal relevante punten gekeken. De conclusie van Newcom is dat de invloed van de crisis op de onderzoeksresultaten minimaal is geweest. De argumenten op basis waarvan Newcom tot deze conclusie komt, zijn hiernaast weergegeven.

1. Het **doel van het onderzoek** was zo ingestoken dat inwoners een **mening** mochten geven **over een toekomstvisie**. Newcom heeft geen signalen waargenomen die anders vermoeden dan dat de deelnemers dit ook zo hebben geïnterpreteerd.
2. Gedurende de uitvoer van het onderzoek (aug-sept) was de piek van de uitbraak en de intelligente lockdown achter de rug en was er al enige mate van **normalisering van kracht**.
3. De beperkte invloed van de crisis op de uitkomsten, kan ook onderbouwd worden door de resultaten te **vergelijken met** andere onderzoeken die over een vergelijkbaar onderwerp gingen en **voor de crisis** hebben plaatsgevonden. Uit die onderzoeken blijkt dat bijvoorbeeld de gebruiksintentie ten aanzien van het MaaS-concept niet duidelijk lager uitvalt.

Op basis van deze argumenten in combinatie met de betrouwbare steekproef kunnen we stellen dat de conclusies kunnen worden geëxtrapoleerd worden naar de totale populatie van de gemeente Hilversum.

## 5. Bijlage

## 5.1 Respondentenoverzicht

Hieronder staan de verhoudingen weergegeven van deelnemers aan het onderzoek naar achtergrondkenmerken.

| Geslacht           | %           | n           |
|--------------------|-------------|-------------|
| Man                | 45%         | 815         |
| Vrouw              | 51%         | 912         |
| Wil ik niet zeggen | 4%          | 69          |
| <b>Totaal</b>      | <b>100%</b> | <b>1796</b> |

| Opleidingsniveau   | %           | n           |
|--------------------|-------------|-------------|
| Basisschool        | 0%          | 9           |
| Lager/VMBO         | 2%          | 30          |
| MAVO/MULO/ULO      | 4%          | 69          |
| MBO/MTS/MEAO       | 15%         | 273         |
| HAVO/VWO/Gymnasium | 10%         | 184         |
| HBO/HTS/HEAO       | 35%         | 635         |
| WO                 | 30%         | 540         |
| Geen onderwijs     | 0%          | 2           |
| Geen antwoord      | 2%          | 41          |
| Anders             | 1%          | 17          |
| <b>Totaal</b>      | <b>100%</b> | <b>1800</b> |

| Type huishouden                                   | %           | n           |
|---------------------------------------------------|-------------|-------------|
| Alleenstaand                                      | 20%         | 357         |
| Gehuwd/samenwonend zonder kinderen                | 27%         | 489         |
| Gehuwd/samenwonend zonder thuiswonende kind(eren) | 12%         | 208         |
| Gehuwd/samenwonend met thuiswonende kind(eren)    | 31%         | 559         |
| Eenoudergezin                                     | 4%          | 70          |
| Woongroep/commune/studentenhuis                   | 1%          | 12          |
| Overig                                            | 4%          | 63          |
| Weet niet/geen antwoord                           | 2%          | 41          |
| <b>Totaal</b>                                     | <b>100%</b> | <b>1799</b> |

| Situatie              | %           | n           |
|-----------------------|-------------|-------------|
| Ondernemer            | 13%         | 237         |
| In loondienst         | 54%         | 245         |
| Arbeidsongeschikt     | 3%          | 311         |
| Werkloos/bijstand     | 2%          | 415         |
| VUT / gepensioneerd   | 20%         | 89          |
| Studerend/schoolgaand | 5%          | 359         |
| Overig                | 3%          | 141         |
| <b>Totaal</b>         | <b>100%</b> | <b>1797</b> |

| Leeftijd         | %           | n           |
|------------------|-------------|-------------|
| 16-24 jaar       | 6%          | 111         |
| 25-34 jaar       | 23%         | 421         |
| 35-44 jaar       | 16%         | 282         |
| 45-54 jaar       | 19%         | 341         |
| 55-64 jaar       | 15%         | 264         |
| 65-74 jaar       | 16%         | 296         |
| 75 jaar en ouder | 4%          | 79          |
| <b>Totaal</b>    | <b>100%</b> | <b>1794</b> |

| BSR kleurgroepen | %           | n           |
|------------------|-------------|-------------|
| Blauw            | 41%         | 711         |
| Geel             | 25%         | 425         |
| Groen            | 19%         | 320         |
| Rood             | 15%         | 264         |
| <b>Totaal</b>    | <b>100%</b> | <b>1720</b> |

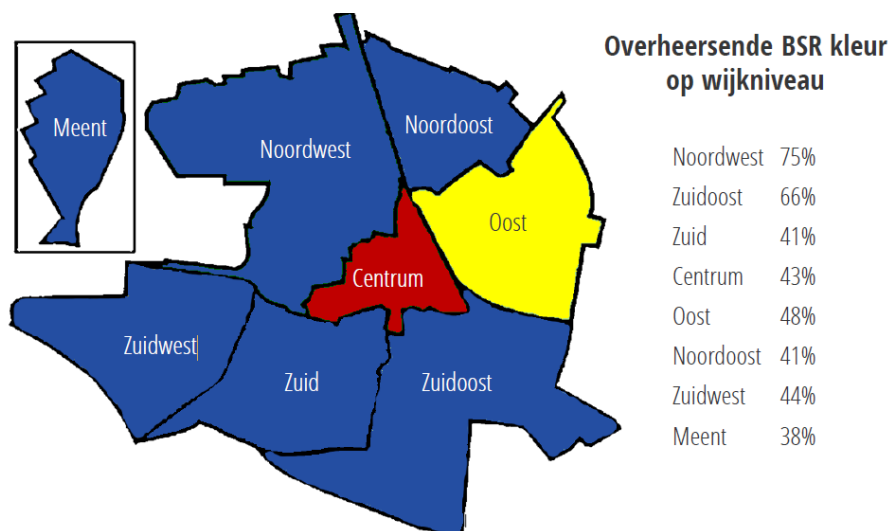
| Woon-werk groepen | %           | n           |
|-------------------|-------------|-------------|
| Ondernemers       | 13%         | 237         |
| Autoforens        | 14%         | 245         |
| Deels autoforens  | 17%         | 311         |
| Niet autoforens   | 23%         | 415         |
| Niet werkend      | 5%          | 89          |
| Gepensioneerd     | 20%         | 359         |
| Overig            | 8%          | 141         |
| <b>Totaal</b>     | <b>100%</b> | <b>1797</b> |

| Wijken        | %           | n           |
|---------------|-------------|-------------|
| Centrum       | 13%         | 230         |
| Zuidoost      | 10%         | 170         |
| Zuid          | 20%         | 355         |
| Zuidwest      | 10%         | 172         |
| Noordwest     | 9%          | 167         |
| Oost          | 21%         | 371         |
| Noordoost     | 13%         | 231         |
| Meent         | 4%          | 62          |
| <b>Totaal</b> | <b>100%</b> | <b>1758</b> |

Tabel 54: Verhoudingen binnen de steekproef

## 5.2 Overzicht BSR kleuren naar wijk

Hieronder staat per wijk de meest dominante kleur weergegeven. In Noordwest Hilversum hebben veel blauwe inwoners deelgenomen aan het onderzoek.



Figuur 13- Meest dominante BSR kleurgroep per wijk weergegeven (n=1720).

## 5.3 Volledige omschrijving mobiliteitstrends

Hieronder staan de volledige omschrijvingen weergegeven van de mobiliteitstrends zoals voorgelegd aan de inwoners.

### Woon-werk

Er wordt in de toekomst meer ingezet om het woon-werk verkeer binnen de gemeente te stimuleren, ofwel wonen én werken in dezelfde gemeente (Hilversum). Met deze trend gaat Hilversum de komende 20 jaar (tot 2040) zoveel mogelijk doen om te faciliteren dat inwoners werken en wonen binnen de gemeente Hilversum. Daardoor neemt het verkeer af van inwoners die buiten Hilversum werken en van mensen die dagelijks van buitenaf naar Hilversum reizen om hier te werken. Praktisch gezien valt bij deze trend te denken aan het stimuleren van het bouwen van woon-werkwoningen, het bieden van flexibele huisvesting en het verbeteren van de bereikbaarheid.

### Klimaat

Er wordt in de toekomst ingezet op reductie van personenauto- en vrachtautoverkeer door de gemeente, waarmee het actief reduceren van de CO<sub>2</sub> uitstoot en fijnstof voorop staat (klimaatdoelstellingen). Bij deze trend ligt het accent vooral op het verminderen van al het verkeer waarvoor gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen. Denk dan aan personenauto's, maar ook aan vrachtwagens, motoren en scooters. Elektrisch rijden en bezorgen, fietsen, lopen en wandelen krijgen voorrang. Hetzelfde geldt voor gebruik van openbaar vervoer. Parkeren bij bedrijven en instellingen wordt selectief gefaciliteerd.

### Verbinding

Er wordt in de toekomst ingezet op verbetering van de verbindingen binnen en rondom Hilversum en het efficiënt bereiken van de eindbestemming. Bij deze trend staat een goede verkeersverbinding voorop. Doorgaand verkeer en (langzaam) bestemmingsverkeer krijgen beide volop de ruimte.

Bussen krijgen bijvoorbeeld eigen wegen en ook voor fietsers worden snelle, soepele routes aangelegd. Bezorgingsverkeer wordt gefaciliteerd met vaste plekken buiten het centrum, van waaraf met kleinere (elektrische) voertuigen de vracht naar de eindbestemming gaat, zoals naar een supermarkt.

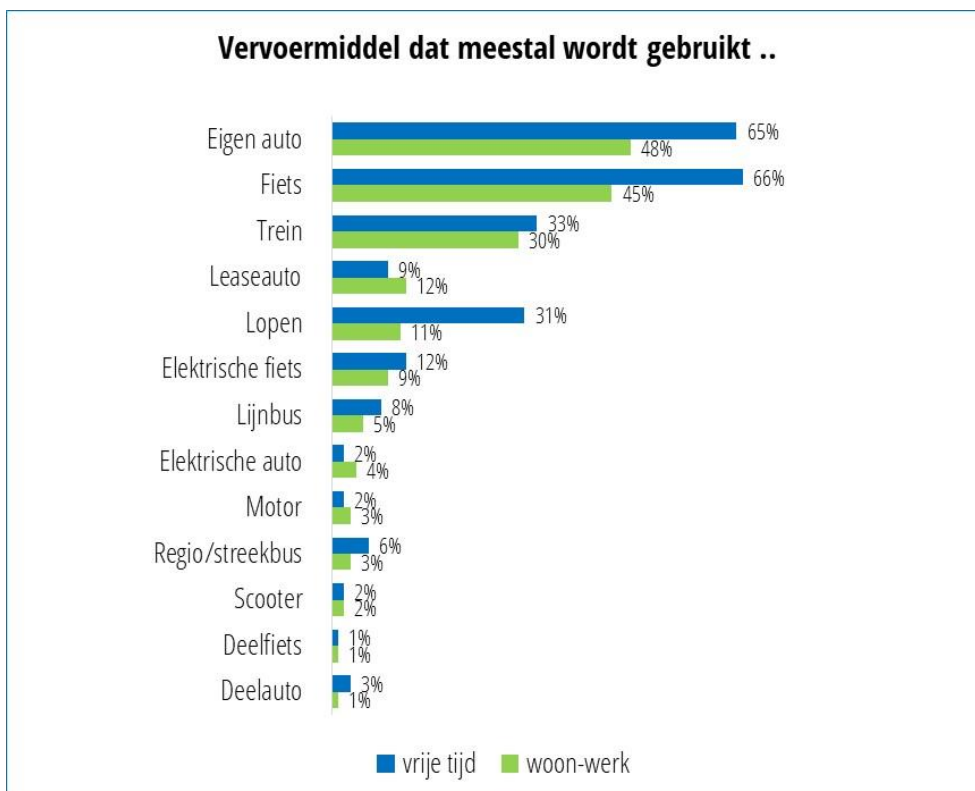
### Innovatie

Er wordt in de toekomst ingezet op technologie om de mobiliteit en de bereikbaarheid in de stad te verbeteren. Dit gebeurt door gebruik te maken van sensoren en het meten, analyseren en begeleiden – op basis van actuele data en informatie - over de reisbewegingen van mensen in de gemeente Hilversum. Bij deze trend staat Intelligente oplossingen hierbij centraal. Meetpunten, sensoren, “slimme” verkeerslichten en digitale netwerken regelen al het verkeer dat rijdt, loopt of stilstaat. Op basis van actieve sensoren en verkeerslichten wordt de doorstroming optimaal gebruikt, waardoor het verkeer sneller doorstroomt.

Informatie over evenementen, bijeenkomsten, stadsbezoek, thuiswerken of bedrijfsbezoeken bepalen, op basis van actuele informatie, de doorstroom van het verkeer. Om je bestemming het makkelijkst en snelst te bereiken krijg je op maat (persoonlijk) mobiliteitsadvies. Bij (te) grote drukte zorgt een actieve signaal op je mobiel of tablet dat je op een alternatieve manier op tijd je bestemming bereikt.

## 5.4 Huidig reisgedrag

De auto en de fiets zijn de meest gebruikte vervoersmiddelen voor naar werk en voor privédoeleinden.



Figuur 14- Gebruik vervoersmiddelen uitgesplitst naar doeleinden (n=1802).

Mensen reizen vooral om boodschappen te doen, naar werk te gaan of voor sociale gelegenheden.



*Figuur 15– Reismotieven van inwoners (n=1802).*

# Newcom Research & Consultancy B.V.

## **Vestiging Enschede**

Hengelosestraat 221  
7521 AC Enschede

T 088 - 770 46 00

E [service@newcom.nl](mailto:service@newcom.nl)

## **Vestiging Amsterdam**

Herengracht 564  
1017 CH Amsterdam

W [www.newcom.nl](http://www.newcom.nl)

## **Newcom brengt u in contact met uw doelgroep**

Newcom Research & Consultancy is een onafhankelijk bureau dat organisaties met full-service marktonderzoek inzicht geeft in hoe zij optimaal kunnen aansluiten bij de wensen van de doelgroep. Denk aan concepttesting, klanttevredenheid- en klantbehoeftenonderzoek, imago-onderzoek, maar ook aan workshops en trainingen. Zie [Newcom.nl](http://Newcom.nl) voor meer informatie en mogelijkheden.

Wij geloven dat succesvolle organisaties in nauw contact staan met hun doelgroep. Dit betekent dat succesvolle organisaties de doelgroep écht kennen en begrijpen. Organisaties bieden de doelgroep niet altijd wat op de plank ligt, maar helpen klanten in het keuzeproces. Het veronderstelt dat organisaties bestaande werkwijzen en denkkaders durven los te laten als dat nodig is. Alleen dan zijn organisaties in staat de beste klantervaring te geven. Newcom is aangesloten bij de MarktOnderzoekAssociatie (MOA), bestempeld als een Fair Data Company en NEN-ISO 9001 en ISO27001 gecertificeerd. Newcom werkt vanuit kantoren in Enschede en Amsterdam.