

# Rapportage inwonersonderzoek herijking Beleidskader

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

Opdrachtgever



Vervoerregio  
Amsterdam

Uitgevoerd door

**Movementem**

Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

Versie

**DEFINITIEF**

Datum

29-03-2022

Onze referentie

21358



## Inwonersonderzoek herijking beleidskader

**Movementem**  
Onderzoek | Advisering | Procesbegeleiding

### Projectteam:

Maarten van Setten  
Hannemarie Hardeman  
Bas Wesselink

### Begeleiding Opdrachtgever:

Machiel Kouwenberg  
Constance Winnips  
Maja van der Voet  
Mark Degenkamp

### Moventem BV

T 0575 84 3738

E [info@moventem.nl](mailto:info@moventem.nl)

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

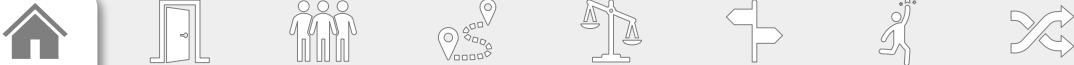
### Opdrachtgever



Vervoerregio  
Amsterdam

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





Klikbare navigatiebalk

1

# Inhoud

## Inleiding

5

1.1 Aanleiding	5
1.2 Hoofdvragen	6
1.3 Vragenlijst	6
1.4 Dataverzameling en respons	7
1.5 Representativiteit (spreiding)	8
1.6 Leeswijzer	8

2

## Resultaten

9

2.1 Profiel	11
2.2 Huidig reisgedrag	12
2.3 Keuzeredenen	14
2.4 Veranderingsbereidheid	17
2.5 Brede welvaart	22
2.6 Dilemma's en beleidskeuzes	35

## 3. BIJLAGEN

46

# 1

## INLEIDING



# 1 Inleiding

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

## 1.1 Aanleiding

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

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



*De gemeenten in het onderzoeksgebied*



## 1.2 Hoofdvragen

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

- 1. Hoe reist de doelgroep nu in de regio en hoe ervaren zij deze reizen?**
- 2. Hoe ervaren zij de leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid van de regio op dit moment (hoe is het gesteld met de brede welvaart)?**
- 3. Hebben zij voldoende (reis)mogelijkheden om onderdeel te kunnen zijn van de samenleving?**
- 4. Welke keuzes maken zij om de positieve gevolgen van mobiliteit te vergroten en de negatieve te verkleinen?**

## 1.3 Vragenlijst

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

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

## 1.4 Dataverzameling en respons

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

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

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

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



Screenshots Reizigerspanel en oproep social media

## 1.4 Representativiteit (spreiding)

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

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

## 1.5 Leeswijzer

In dit document worden de uitkomsten van het onderzoek beschreven en gevisualiseerd in diagrammen en tabellen. In een separate oplegnotitie worden de hoofdlijnen van de uitkomsten beschreven en worden de hoofdvragen beantwoord.

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



2

RESULTATEN



# 2 Resultaten per thema

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



**2.1 Profiel**



**2.2 Huidig reisgedrag**



**2.3 Keuzeredenen**



**2.4 Veranderingsbereidheid**



**2.5 Brede welvaart**

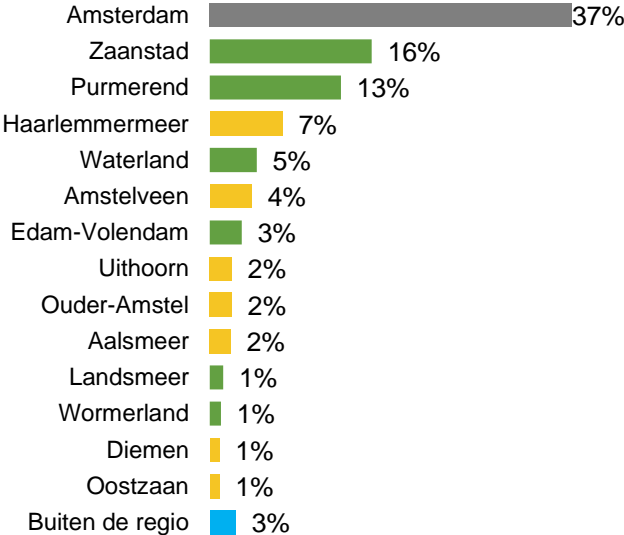


**2.6 Dilemma's en beleidskeuzes**

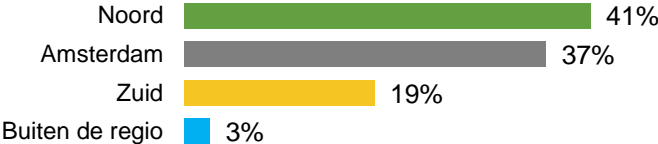


## 2.1 Profiel respondenten

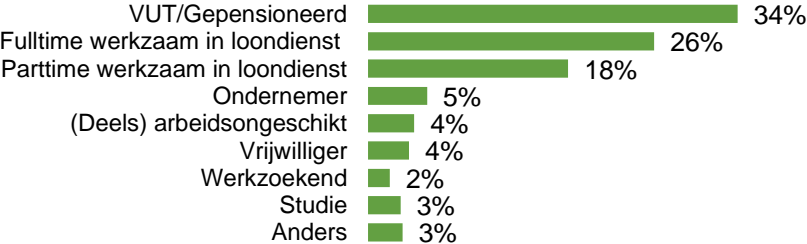
### Woongemeente (n=797)



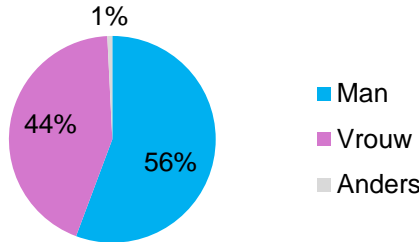
### Regio (n=797)



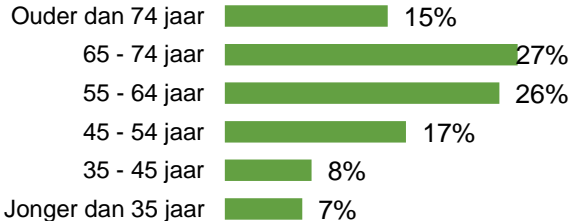
### Dagelijks leven (n=849)



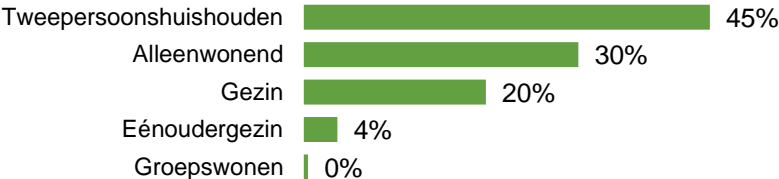
### Geslacht (n=772)



### Leeftijd (n=824)



### Huishouden samenstelling (n=856)

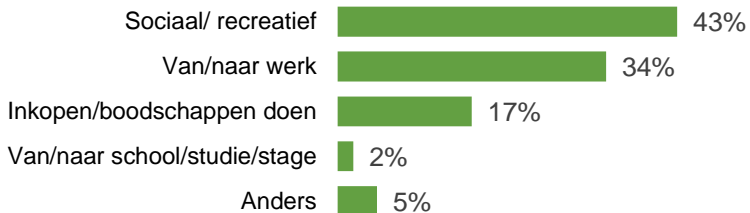


### Opleidingsniveau (n=856)

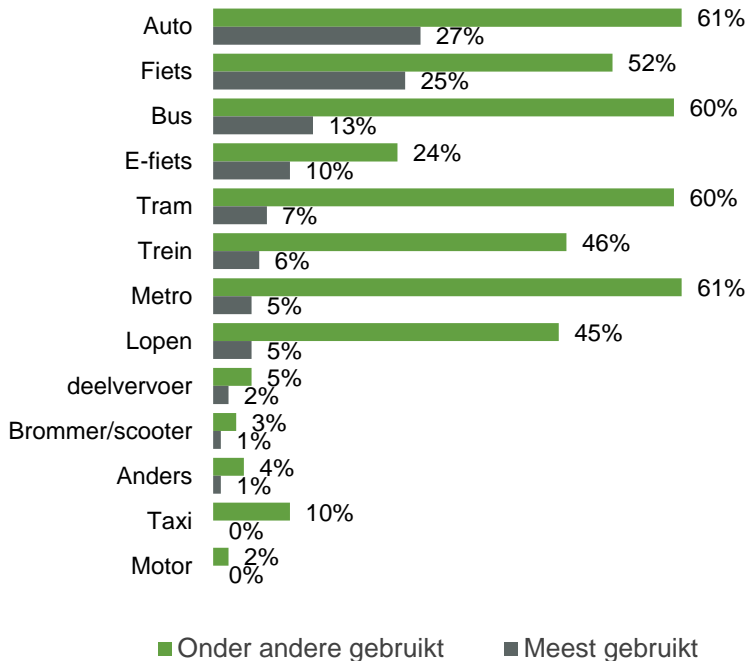


## 2.2 Huidig reisgedrag

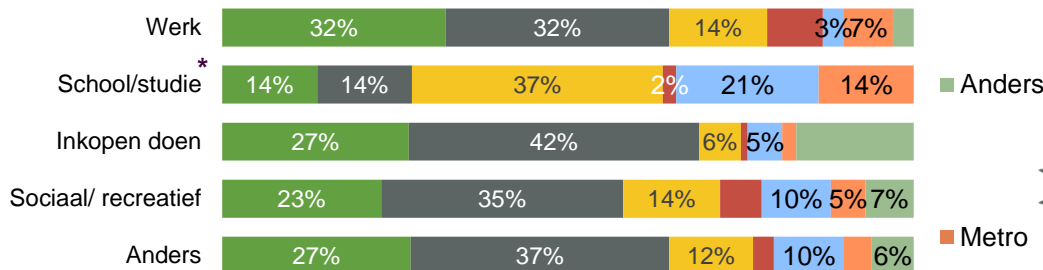
### Voornaamste reismotief (n=824)



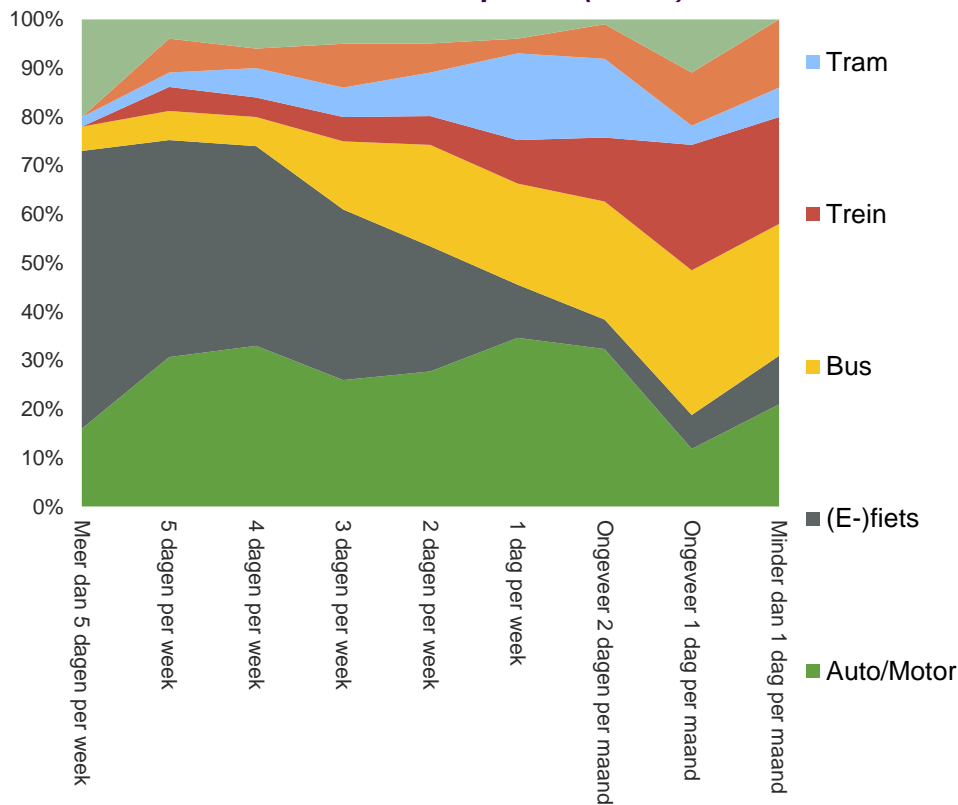
### Modaliteiten binnen de regio (n=829)



### Hoofdmodaliteit naar reisdoel (n=829)



### Hoofdmodaliteit naar reisfrequentie (n=750)

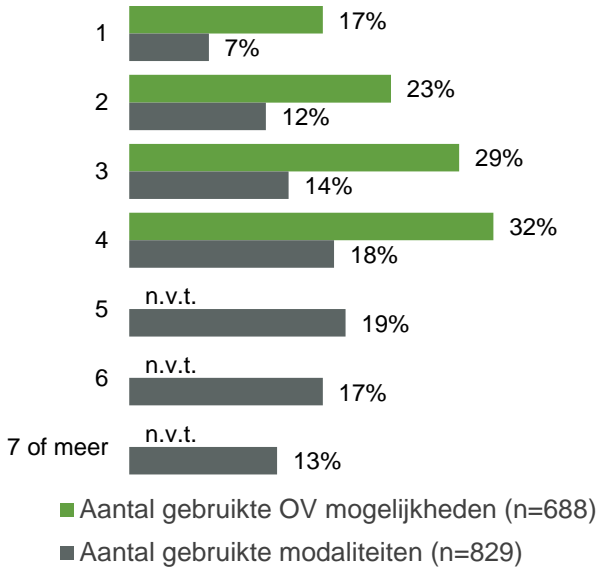


\* Indicatief i.v.m. lage aantallen



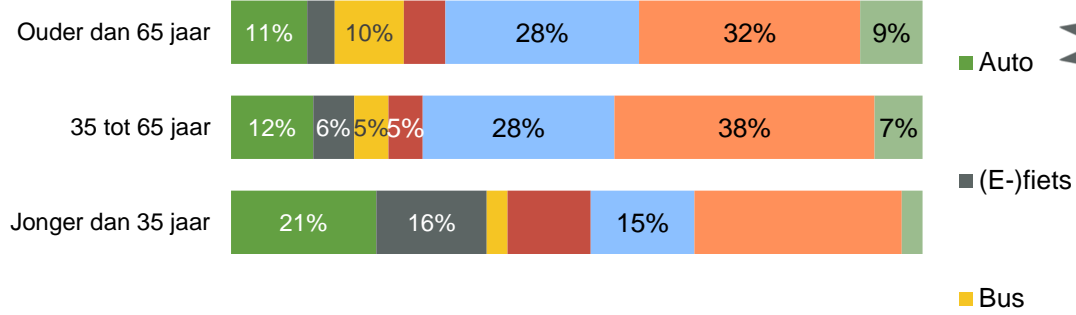
## 2.2 Huidig reisgedrag

### Spreiding naar aantal gebruikte modaliteiten

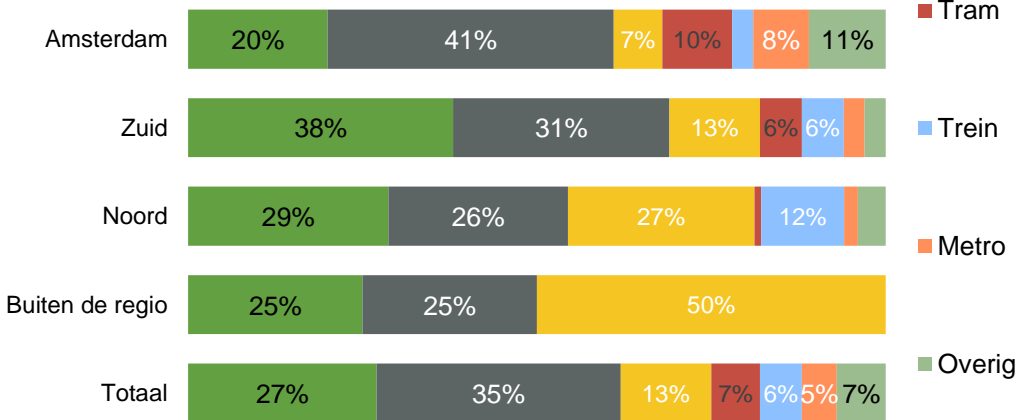


Bovenstaande diagram laat zien dat 17% van de OV-reizigers gebruik maakt van 1 soort ov (meestal de bus). Van de overige reizigers gebruikt 7% slechts 1 vervoermiddel. De meeste respondenten reizen echter multimodaal.

### Hoofdmodaliteit naar leeftijd (n=829)



### Hoofdmodaliteit naar deelregio (n=829)

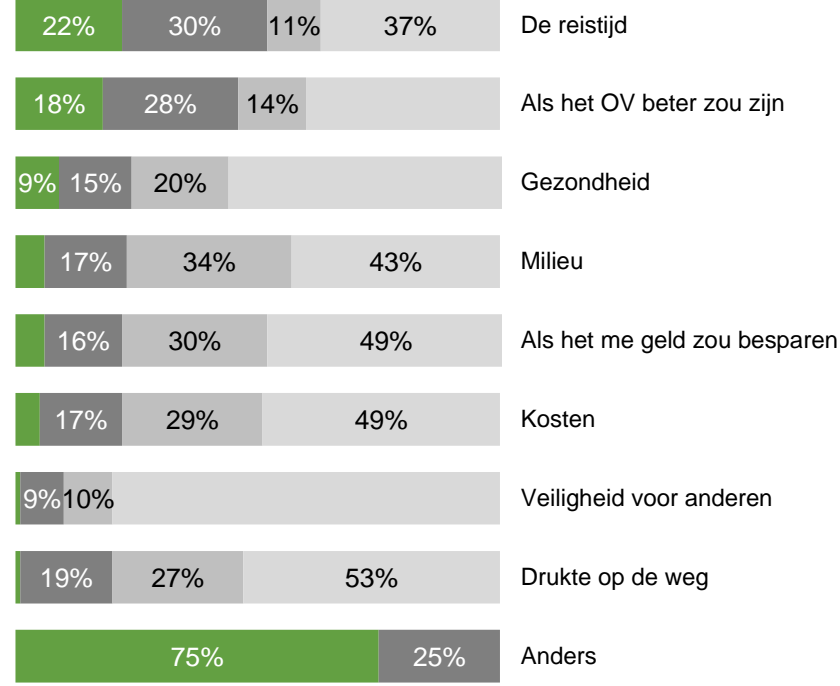
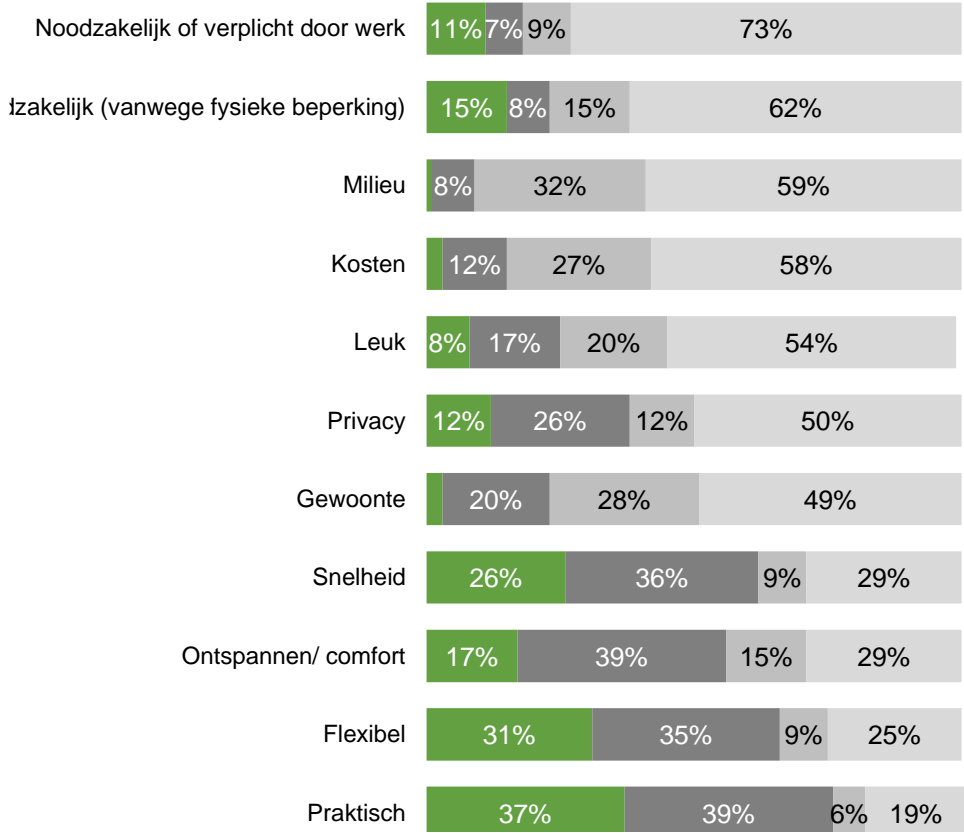




## 2.3 Keuzeredenen

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

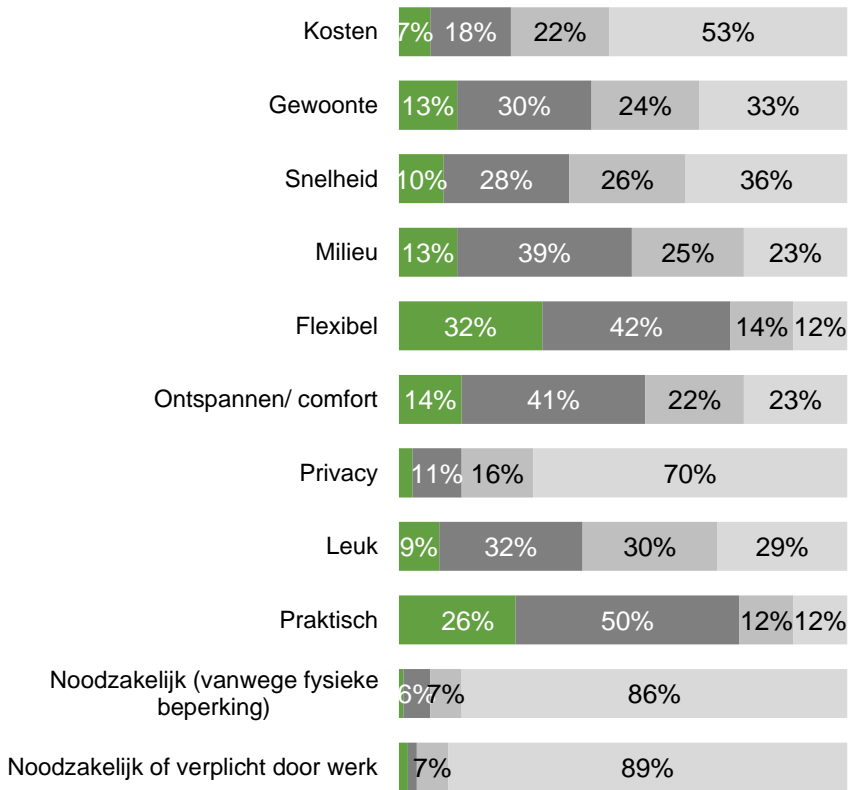
**Redenen om auto (vaker) te laten staan (n=223)**



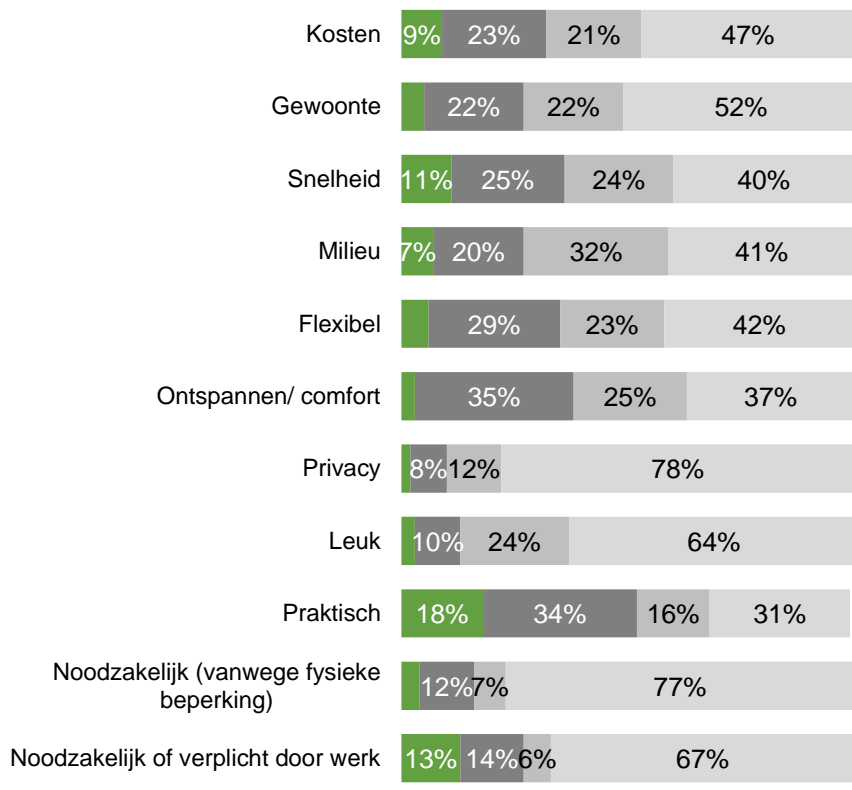
■ Is doorslaggevend      ■ Speelt veel mee      ■ Speelt een beetje mee      ■ Speelt niet mee



**Keuzeredenen (e-)fiets (n=248)**



**Keuzeredenen ov (n=298)**



■ Is doorslaggevend

■ Speelt veel mee

■ Speelt een beetje mee

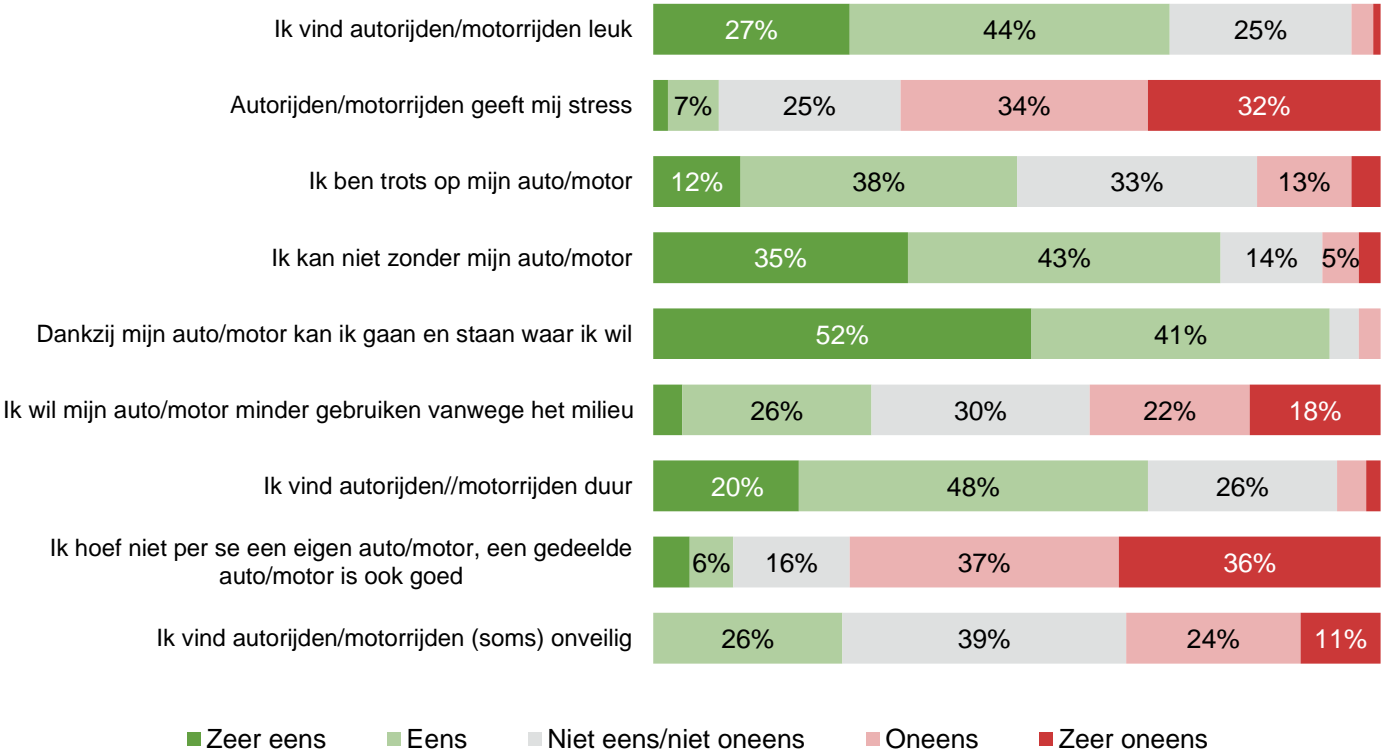
■ Speelt niet mee



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

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

**Attitude ten opzichte van de auto (n=223)**





## 2.4 Veranderingsbereidheid

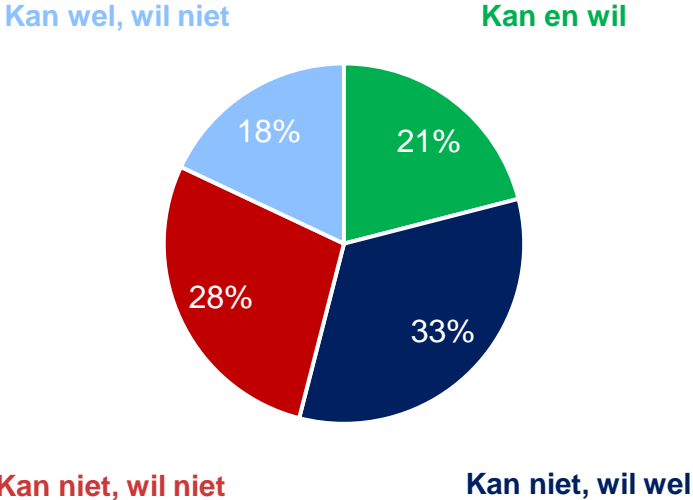
Alle automobilisten is gevraagd of zij op een andere manier willen en/of kunnen reizen.

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

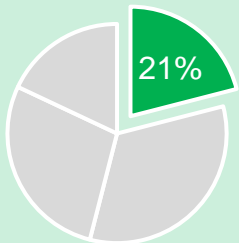
Voor 72% van de respondenten geldt dat er een eerste opening is voor verandering in reisgedrag. Zij hebben de motivatie en/of de mogelijkheid om anders te reizen.

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

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

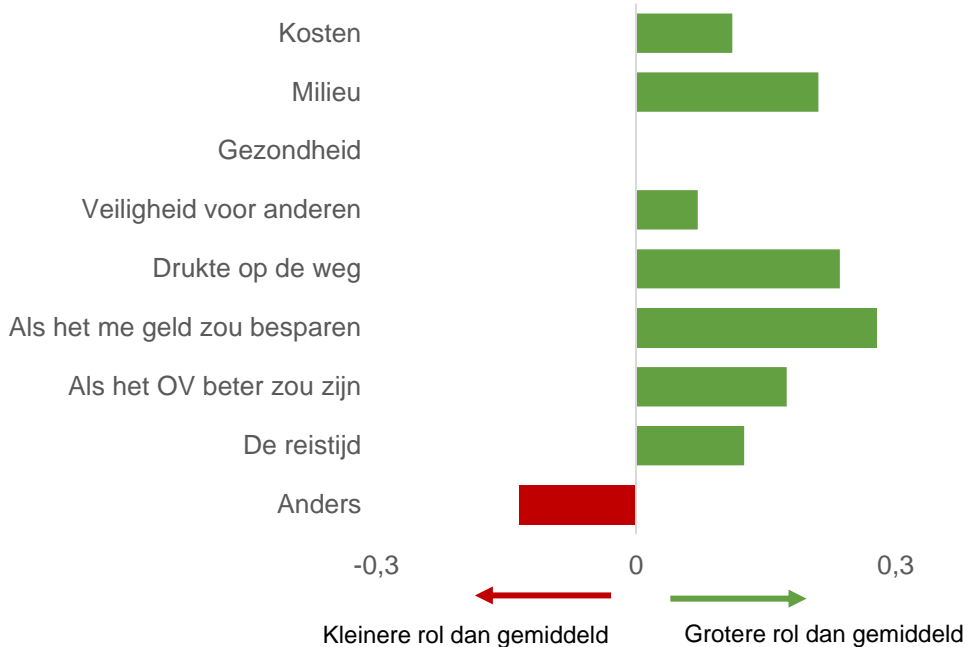


## KAN EN WIL (n=52)

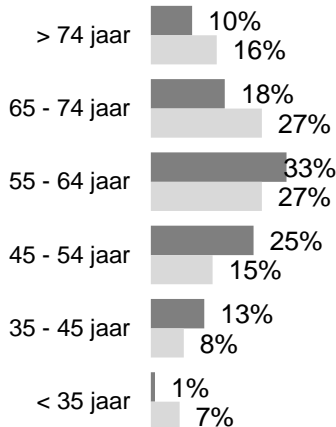


- Relatief hoge reisfrequentie (m.n. 2 dagen per week)
- Significant vaker werkzaam in loondienst, minder gepensioneerd
- Geven relatief veel redenen om de auto te laten staan. Met name geldbesparing, drukte op de weg en milieu spelen bovengemiddeld grote rol.
- Reizen bovengemiddeld multimodaal, verschillend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

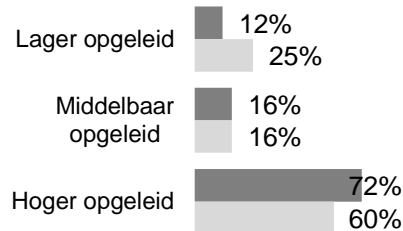
### Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



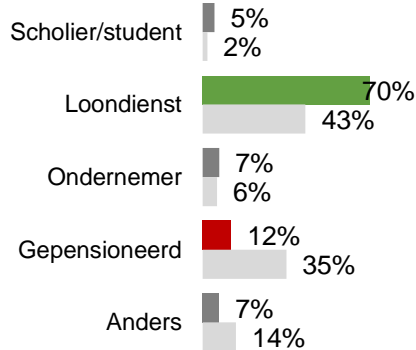
### Leeftijd



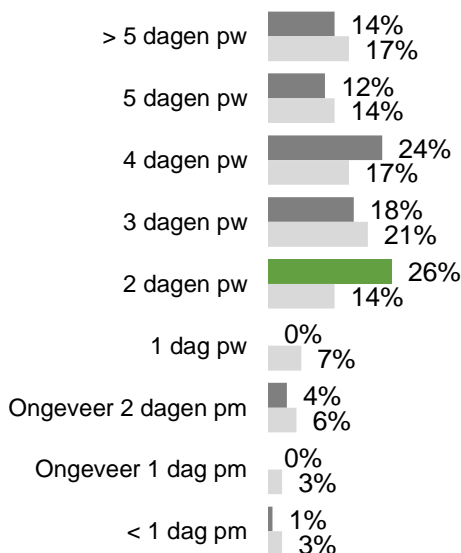
### Opleidingsniveau



### Bezigheid



### Reisfrequentie

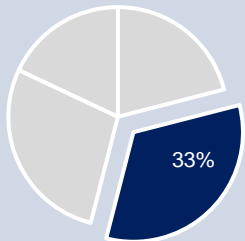


- Segment
- Segment (significant lager)
- Segment (significant hoger)
- Totaal

### TOP 3 overwogen alternatieven

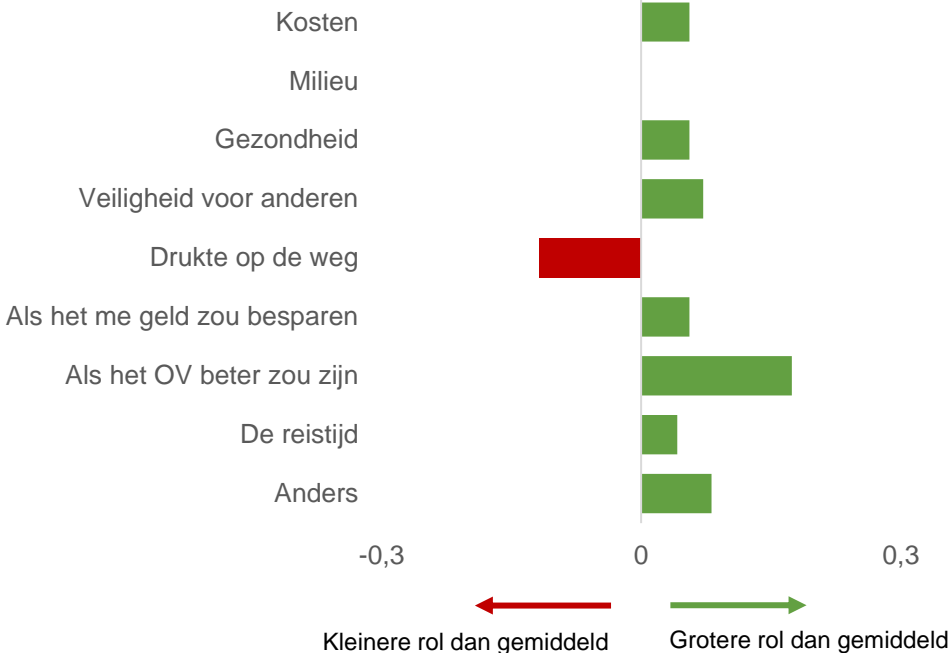


## KAN NIET, WIL WEL (n=67)

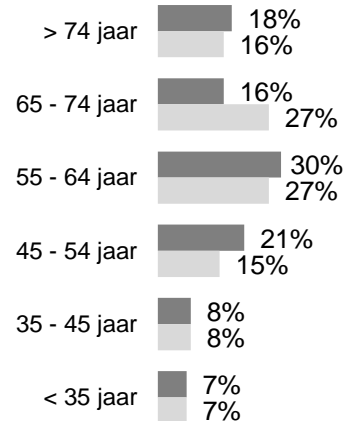


- Geen significant afwijkend demografisch profiel
- Geven ook bovengemiddeld meer redenen aan om de auto te laten staan. Alleen drukte op de weg motiveert dit segment relatief minder om de auto te laten staan.
- Van degenen die het ov al gebruiken naast de auto, combineren zij de diverse ov mogelijkheden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

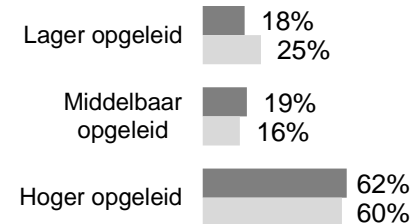
### Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



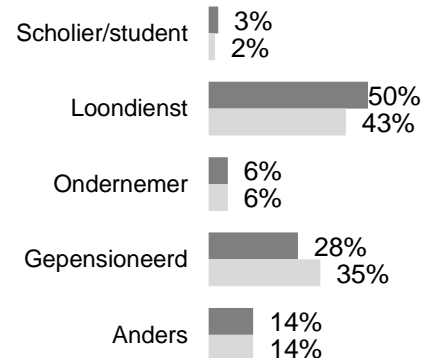
### Leeftijd



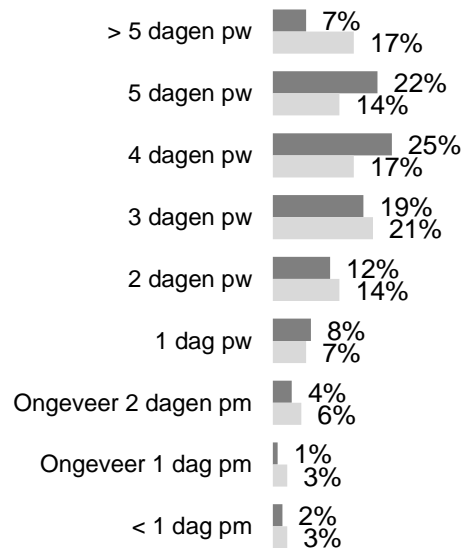
### Opleidingsniveau



### Bezigheid



### Reisfrequentie



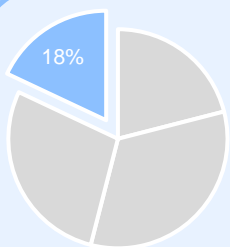
- Segment
- Segment (significant lager)
- Segment (significant hoger)
- Totaal

### TOP 3 overwogen alternatieven



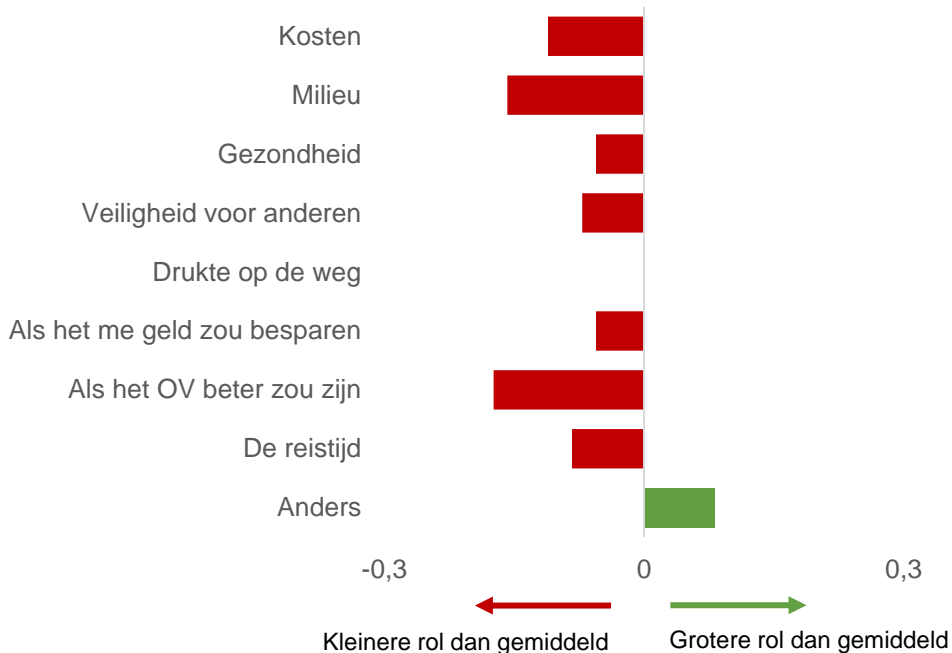


## KAN WEL, WIL NIET (n=43)

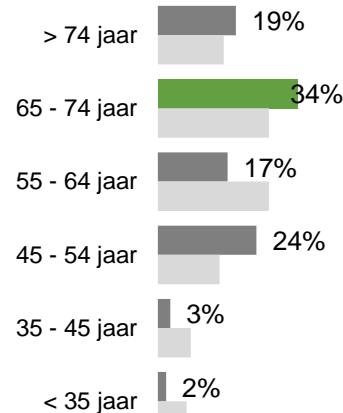


- Oudere leeftijd (65-74 jaar), bovengemiddeld 1 dag per week, voornamelijk lager opgeleid
- Geven relatief weinig redenen om minder met de auto te reizen. Bij 'Anders' wordt vaak genoemd meer flexibiliteit en minder overstappen in het ov
- Relatief minder multimodaal. Binnen het ov wordt met name met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

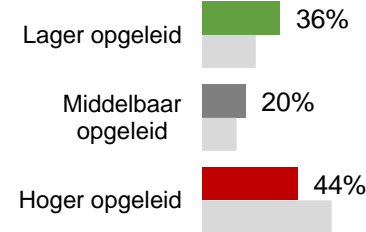
### Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



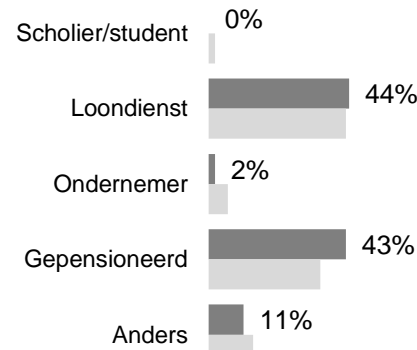
### Leeftijd



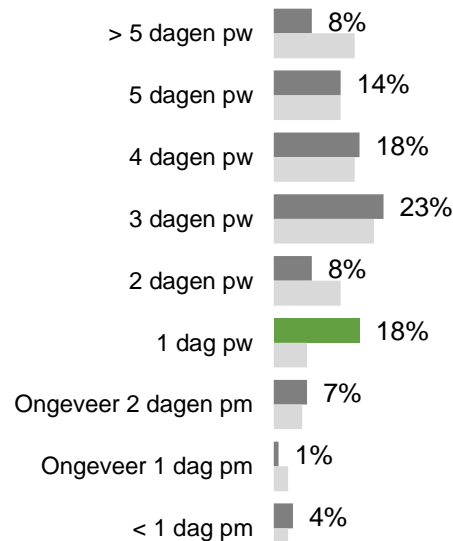
### Opleidingsniveau



### Bezigheid



### Reisfrequentie



- Segment
- Segment (significant lager)
- Segment (significant hoger)
- Totaal

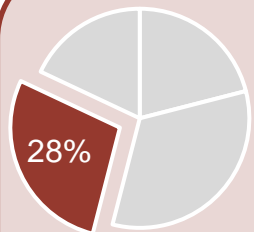
### TOP 3 overwogen alternatieven



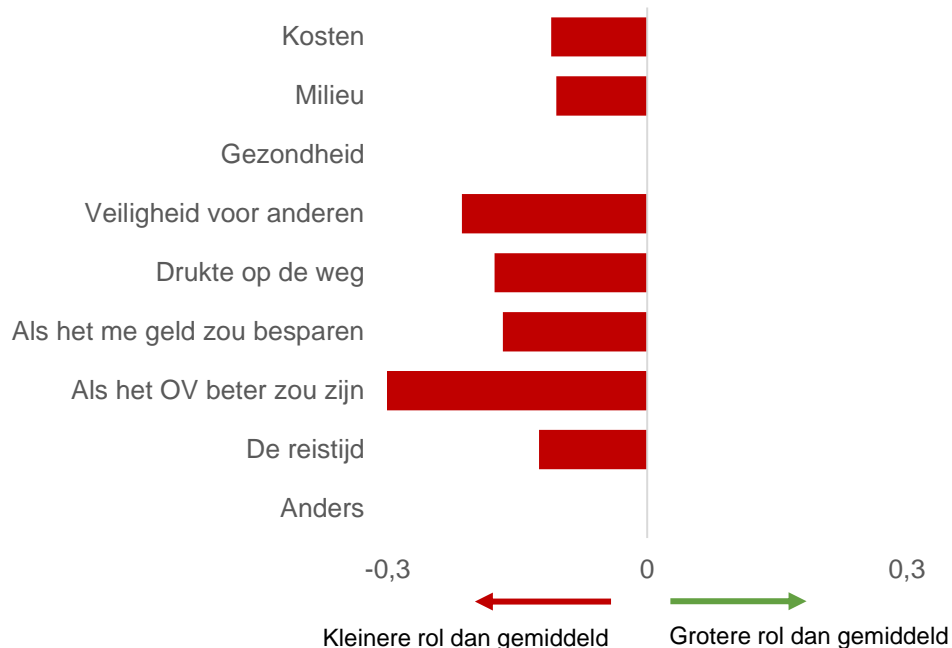


## KAN NIET, WIL NIET (n=64)

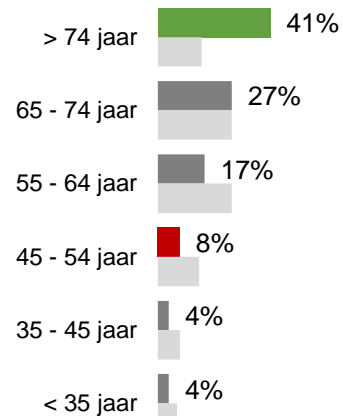
- Bovengemiddeld ouder (>74 jaar), voornamelijk lage frequentie, relatief weinig werkzaam en vaak gepensioneerd
- Alle mogelijke redenen om de auto te laten staan worden binnen dit segment minder genoemd. Een beter ov is hierbij de negatieve uitschieter. Indien de auto laten staan een betere gezondheid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



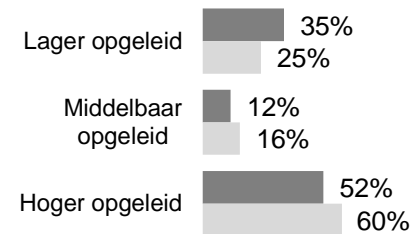
### Relatieve redenen om auto (vaker) te laten staan



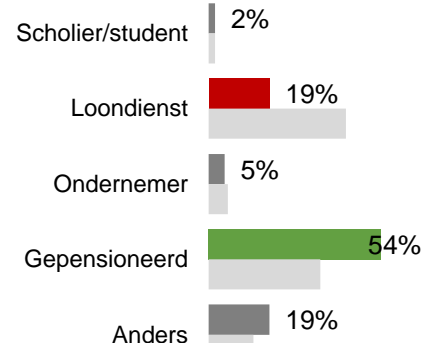
### Leeftijd



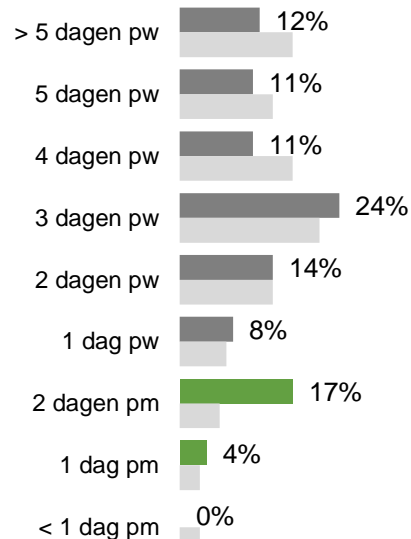
### Opleidingsniveau



### Bezigheid



### Reisfrequentie



- Segment
- Segment (significant lager)
- Segment (significant hoger)
- Totaal

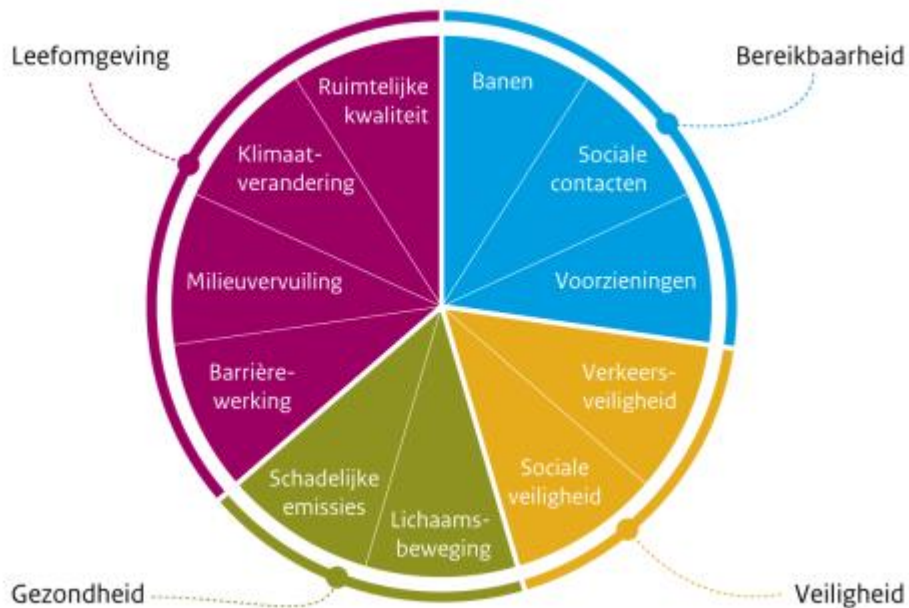
### TOP 3 overwogen alternatieven



## 2.5 Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

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

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Bron: PBL



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

Bereikbaarheid	Veiligheid	Gezondheid	Leefomgeving
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden om te reizen</li> <li>• Betrouwbaarheid van het reizen</li> <li>• Informatievoorziening over de bereikbaarheid</li> <li>• Drukke op de autoweg</li> <li>• Drukke op fietspaden</li> <li>• Drukke in het OV</li> <li>• Gevoel van vrijheid om te reizen op gewenste manier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersveiligheid gemeente</li> <li>• Verkeersveiligheid directe omgeving</li> <li>• Sociale veiligheid stations/haltes gemeente</li> <li>• Sociale veiligheid stations/haltes directe omg.</li> <li>• Sociale veiligheid directe omgeving</li> <li>• Fietsveiligheid voor kinderen</li> <li>• Verkeersveiligheid auto</li> <li>• Verkeersveiligheid fiets</li> <li>• Verkeersveiligheid lopen</li> <li>• Veiligheid ov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beweging tijdens eigen reis</li> <li>• Gezondheid door reizen</li> <li>• Bijdrage reizen aan fitheid</li> <li>• Reisplezier</li> <li>• Luchtkwaliteit</li> <li>• Stress tijdens reizen</li> <li>• Reisproblemen a.g.v. verminderde gezondheid</li> <li>• Problemen om bestemming te bereiken a.g.v. verminderde gezondheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersdrukke directe omgeving</li> <li>• Ruimte voor groen</li> <li>• Ruimte voor wegen</li> <li>• Ruimte parkeerplaatsen</li> <li>• Ervaren overlast</li> <li>• Veroorzaken overlast</li> <li>• Makkelijk reizen</li> <li>• Aantrekkelijkheid directe omgeving</li> </ul>

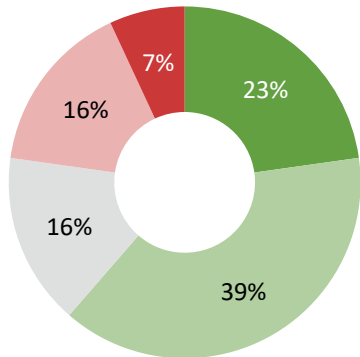
Aanvullend is gevraagd een oordeel te geven over de volgende algemene zaken:

- A) Hoe tevreden bent u over het reizen in, van of naar jouw gemeente?
- B) Hoe tevreden bent u met het gebied waarin je woont?
- C) Ik kan in mijn gemeente altijd reizen op de manier waarop ik dat wil
- D) Ik kan in de Amsterdamse regio altijd reizen de manier waarop ik dat wil

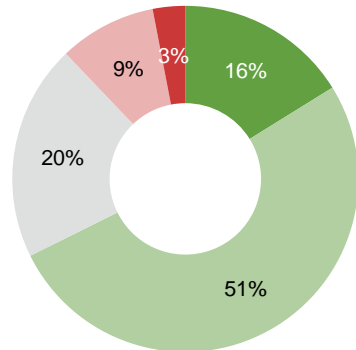
Op de volgende pagina's beschrijven wij enkele opvallende uitkomsten per deelcategorie. Aansluitend zijn spindiagrammen opgenomen waarin de uitkomsten van alle stellingen worden getoond, uitgesplitst naar regio en naar hoofdmodaliteit. De lijnen in de diagrammen tonen de gemiddelde beoordelingen per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

### 2.5.1 Algemene tevredenheid

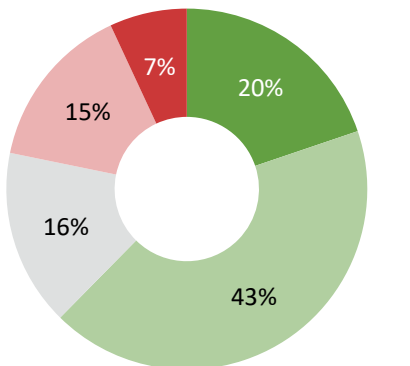
**Oordeel manier van reizen binnen de Amsterdamse regio (n=810)**



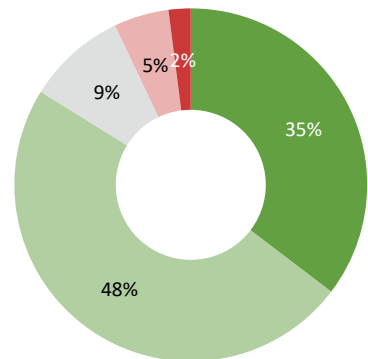
**Tevredenheid over het reizen binnen de Amsterdamse regio (n=810)**



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



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



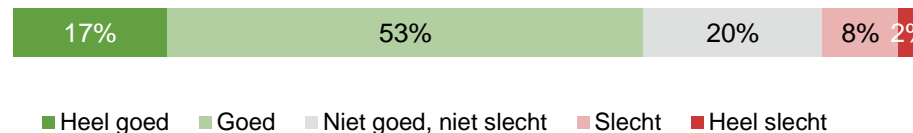
- Heel goed
- Goed
- Niet goed, niet slecht
- Slecht
- Heel slecht

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Niet tevreden, niet ontevreden
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

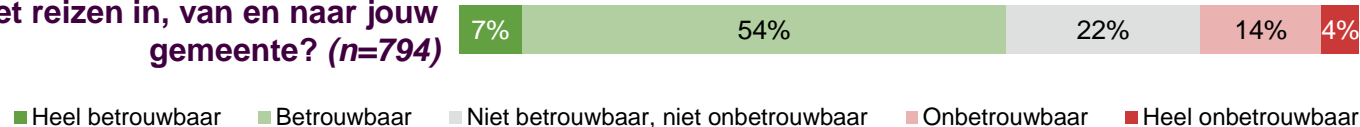


### 2.5.2 Oordeel Bereikbaarheid

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



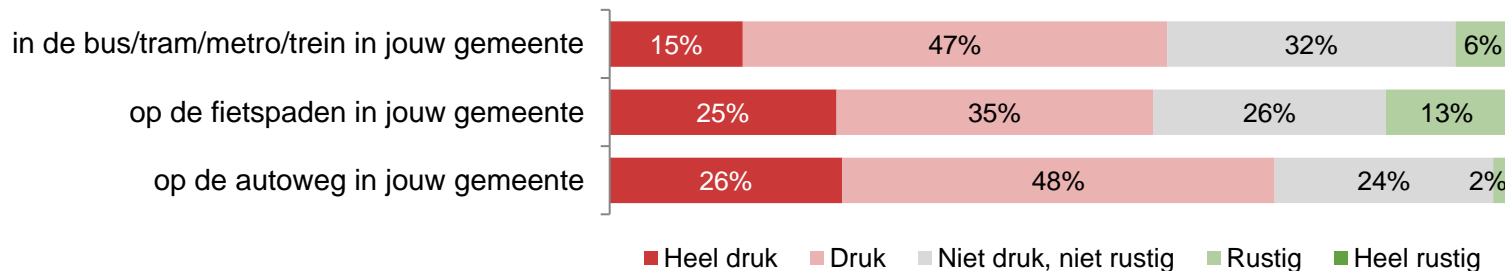
**Hoe betrouwbaar vind je het reizen in, van en naar jouw gemeente? (n=794)**



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



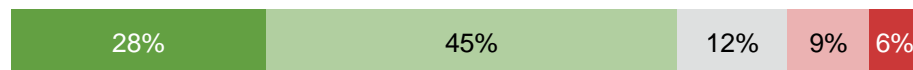
**Wat vind je van de drukte.. (n=794)**





### 2.5.3 Oordeel Leefomgeving

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



■ Ruim voldoende ■ Voldoende ■ Niet voldoende, niet onvoldoende ■ Onvoldoende ■ Ruim onvoldoende

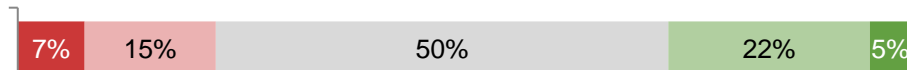
**Wat vind je van de verkeersdrukke in jouw straat? (n=844)**



■ Heel druk ■ Druk ■ Niet druk, niet rustig ■ Rustig ■ Heel rustig

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

**parkeerplaatsen in het gebied waar je woont**



**autowegen in het gebied waar je woont**



**groen in het gebied waar je woont**



■ Veel te veel ■ Te veel ■ Niet te veel, niet te weinig ■ Te weinig ■ Veel te weinig

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

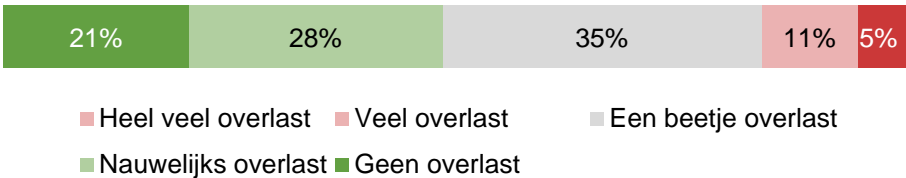


■ Heel veel overlast ■ Veel overlast ■ Een beetje overlast ■ Nauwelijks overlast ■ Geen overlast

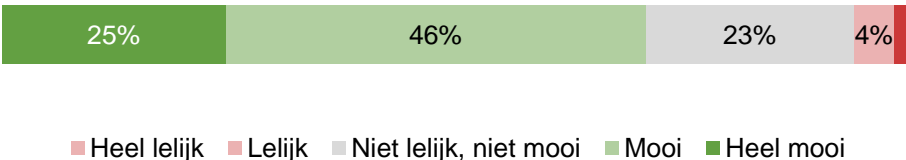


### 2.5.3 Oordeel Leefomgeving

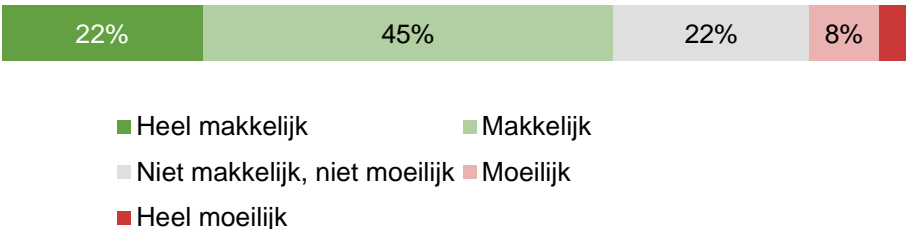
#### Ervaar je overlast van verkeer in het gebied waar je woont? (n=839)



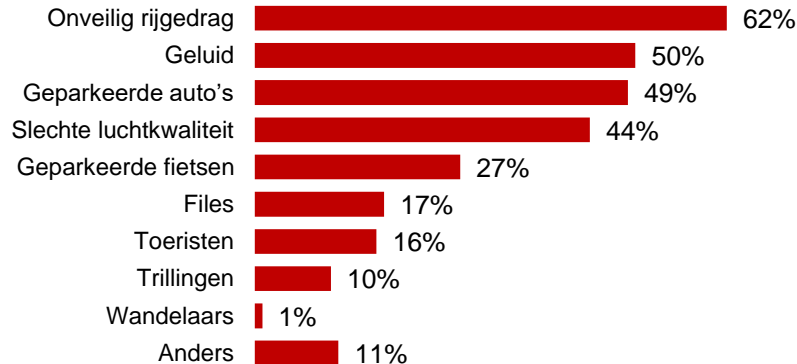
#### Hoe mooi/aantrekkelijk vind je het gebied waar je woont? (n=837)



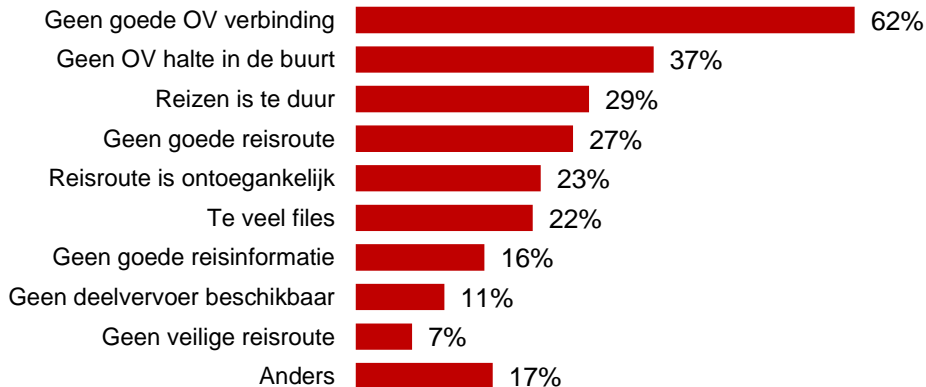
#### Kun je vanuit de omgeving waar je woont op dit moment makkelijk reizen waar je naartoe wil? (n=838)



#### Soorten ervaren overlast in het woongebied (n=424)



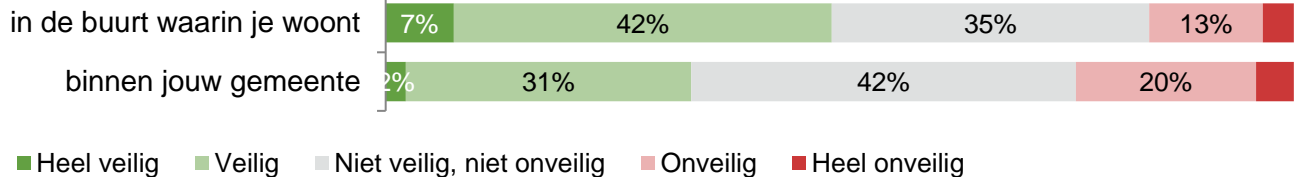
#### Reden niet makkelijk reizen vanuit de woon- of werkomgeving (n=90)



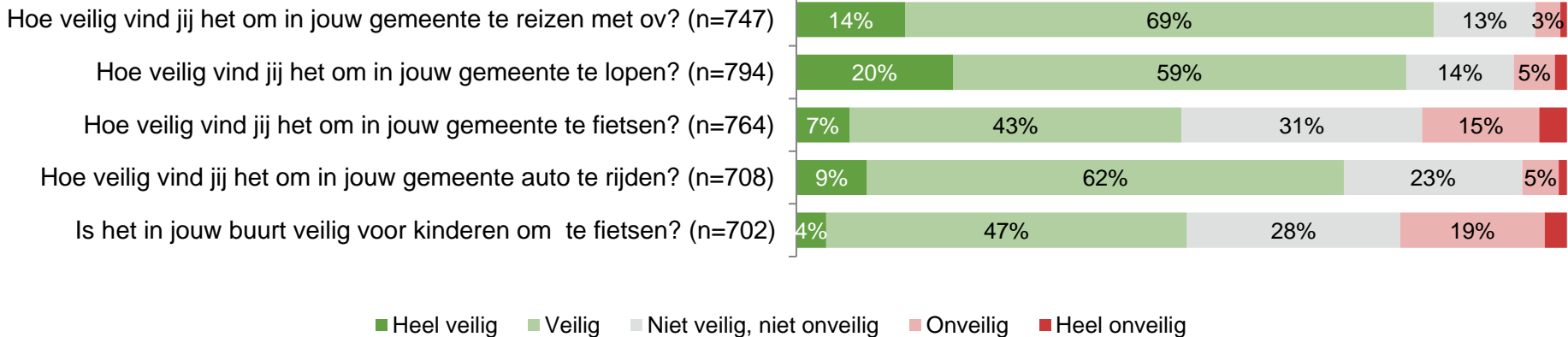
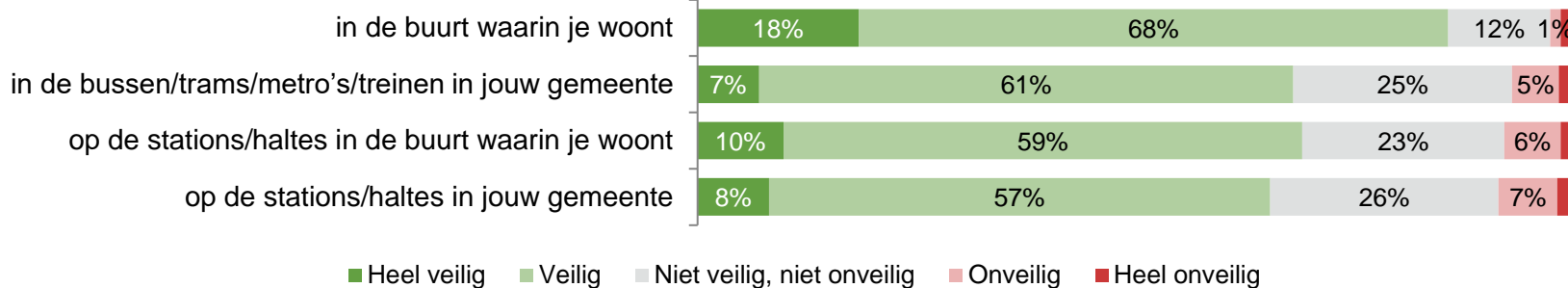


## 2.5.4 Oordeel Veiligheid

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



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





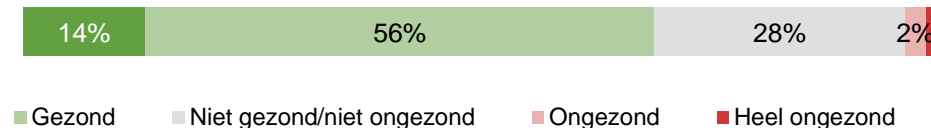
## 2.5.5 Oordeel Gezondheid

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



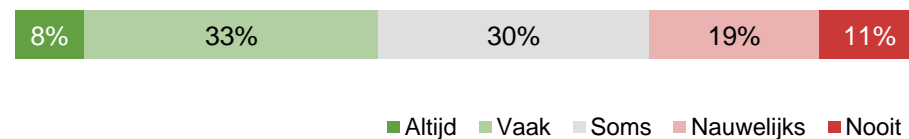
**Voel je je gezond door de manier waarop je nu reist? (n=801)**

■ Heel gezond

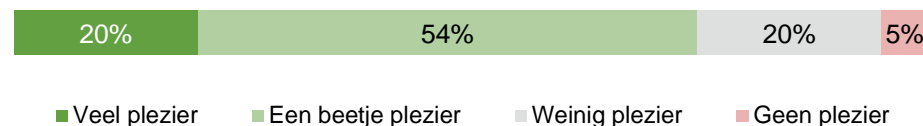


**Reis je op een actieve manier omdat je fit wilt blijven? (n=790)**

■ Altijd ■ Vaak ■ Soms ■ Nauwelijks ■ Nooit



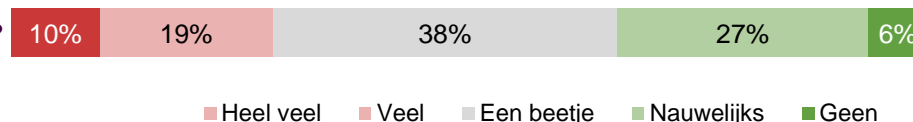
**In hoeverre heb je plezier in het reizen binnen jouw gemeente? (n=728)**





## 2.5.5 Oordeel Gezondheid

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



■ Heel veel ■ Veel ■ Een beetje ■ Nauwelijks ■ Geen

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



■ Heel veel stress ■ Veel stress ■ Een beetje stress ■ Nauwelijks stress ■ Geen stress

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



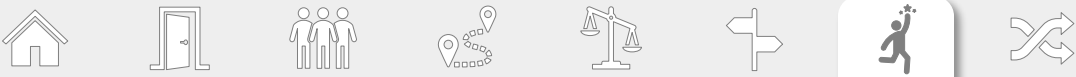
■ Altijd ■ Vaak ■ Zelden ■ Nooit



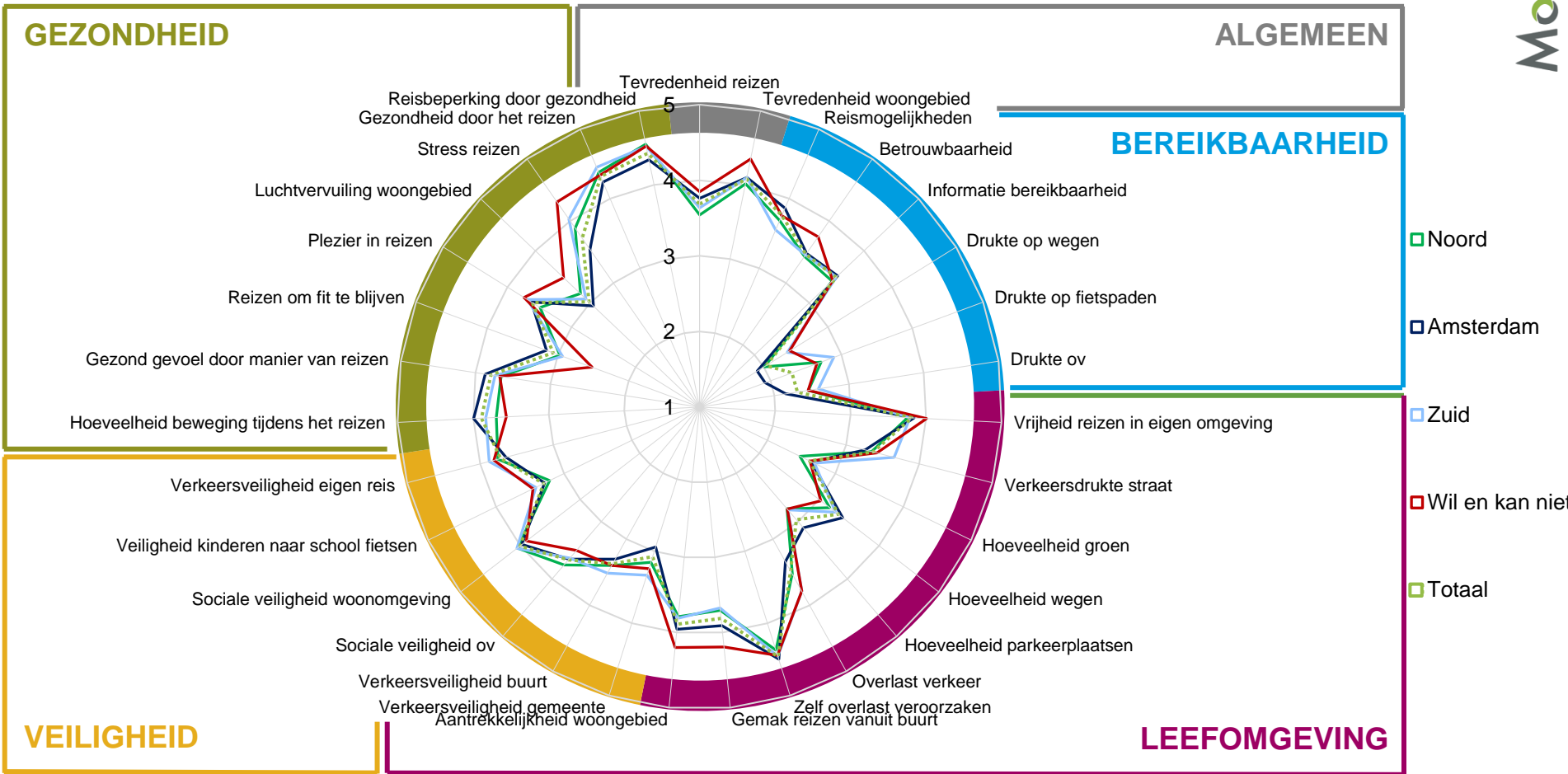
Op de volgende pagina's worden de uitkomsten van alle Brede Welvaart aspecten getoond die binnen dit onderzoek zijn beoordeeld.

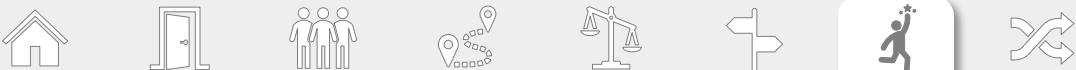
In de weergaven worden de uitkomsten telkens voor het totaal getoond (groene stippellijn). Deze wordt vergeleken met verschillende segmenten binnen de steekproef. Op de volgende pagina worden de deelregio's getoond, vervolgens de verschillende hoofdmodaliteiten en tot slot het type automobilist uit het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

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

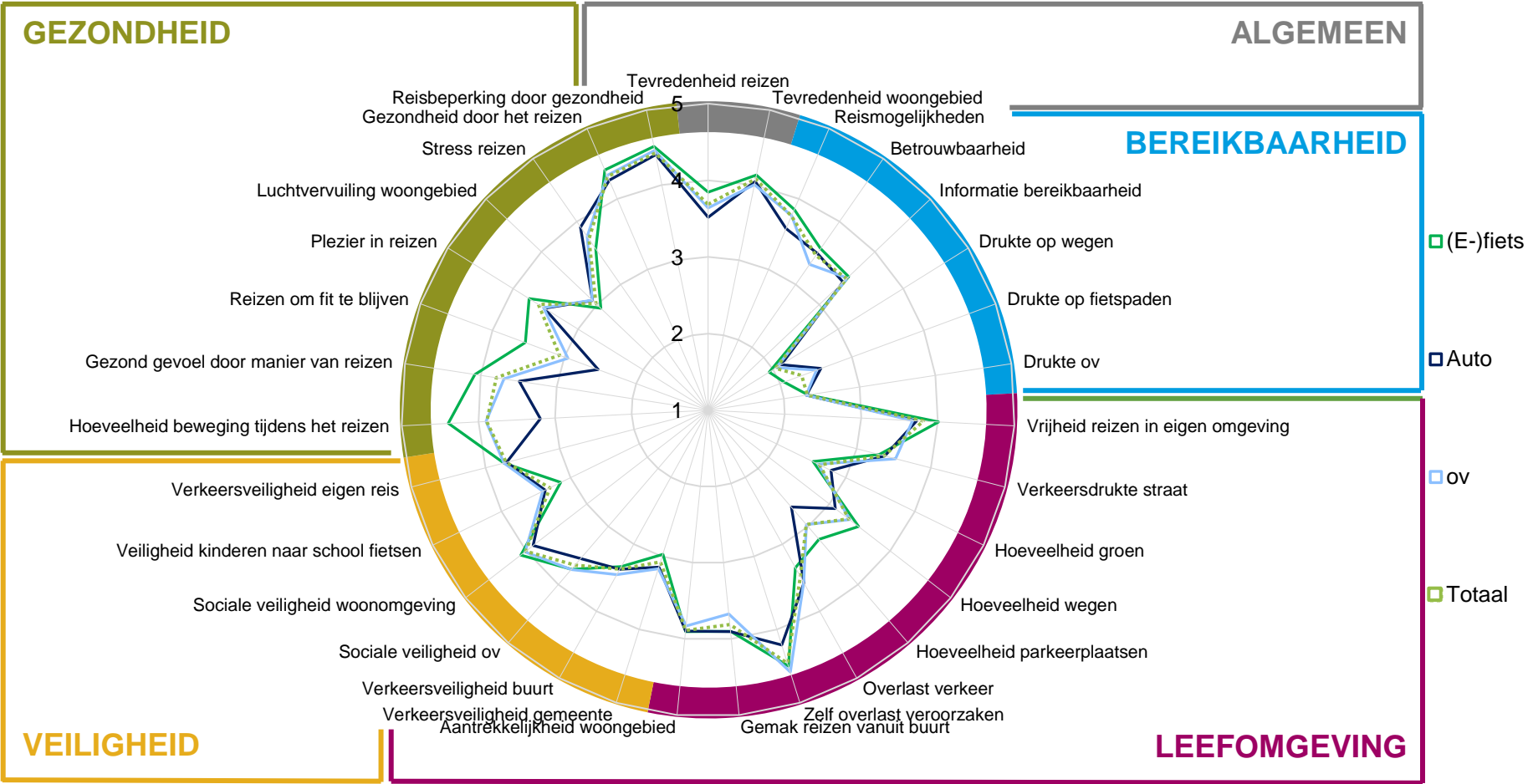


## Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Deelregio





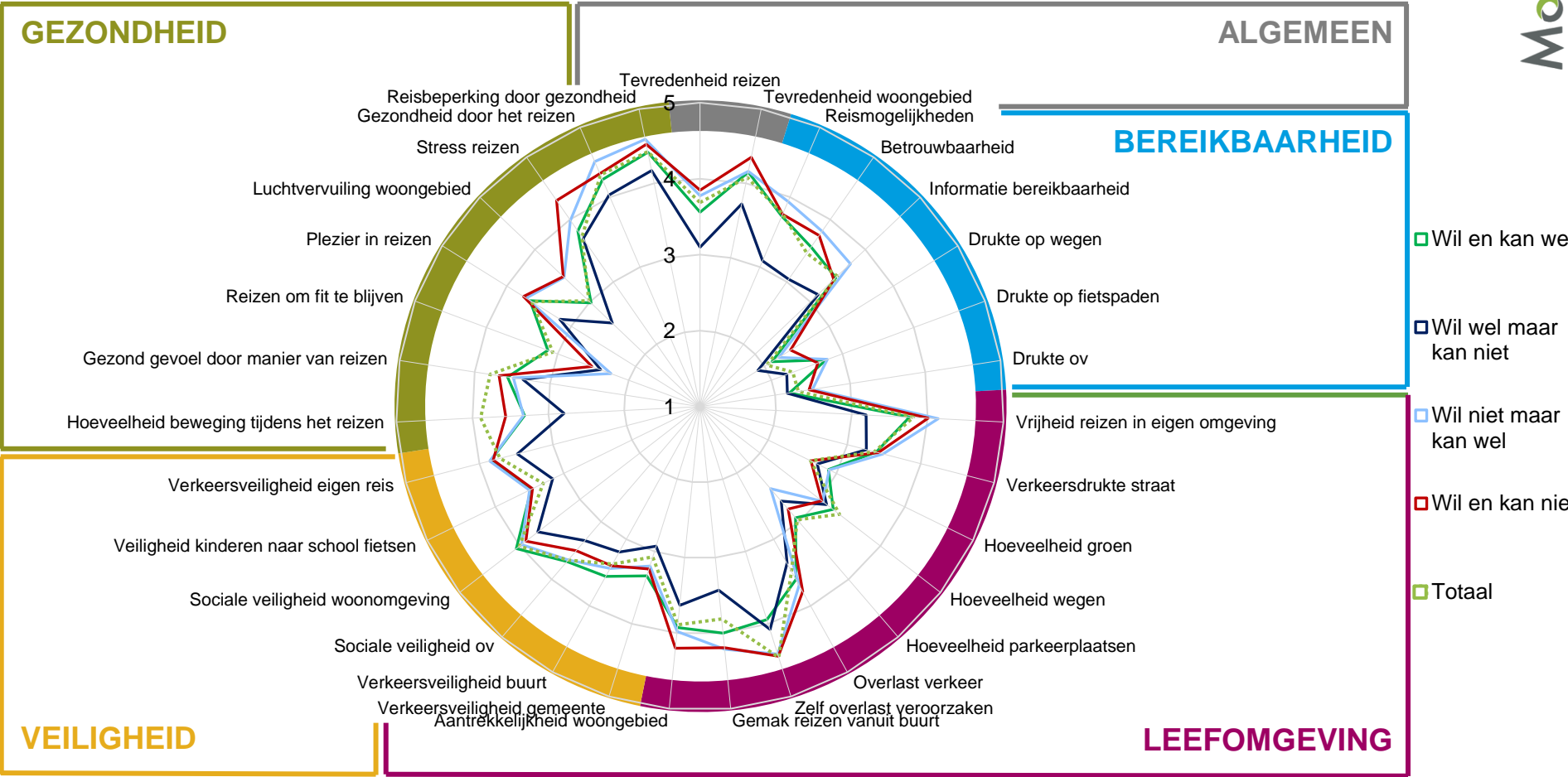
### Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Hoofdmodaliteit





### Oordeel aspecten Brede Welvaart naar Type automobilist

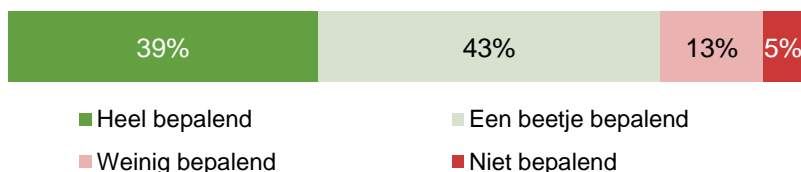
Hieronder een uitsplitsing naar de verschillende segmenten automobilisten. Een aantal aspecten worden significant verschillend beoordeeld door de verschillende segmenten. Met name binnen gezondheid en betrouwbaarheid is het segment 'Wil en kan niet' beduidend minder positief.



## 2.5.6 Mobiliteit en woongeluk

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

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



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

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

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

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

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



## 2.6 Dilemma's

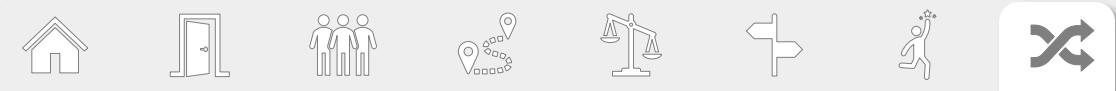
We hebben de respondenten gevraagd om hun mening over diverse stellingen. Eerst is een **hoofdstelling** voorgelegd, met de uitkomsten in de binnenste ring.

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

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

Deze uitkomsten staan in de buitenste ring.

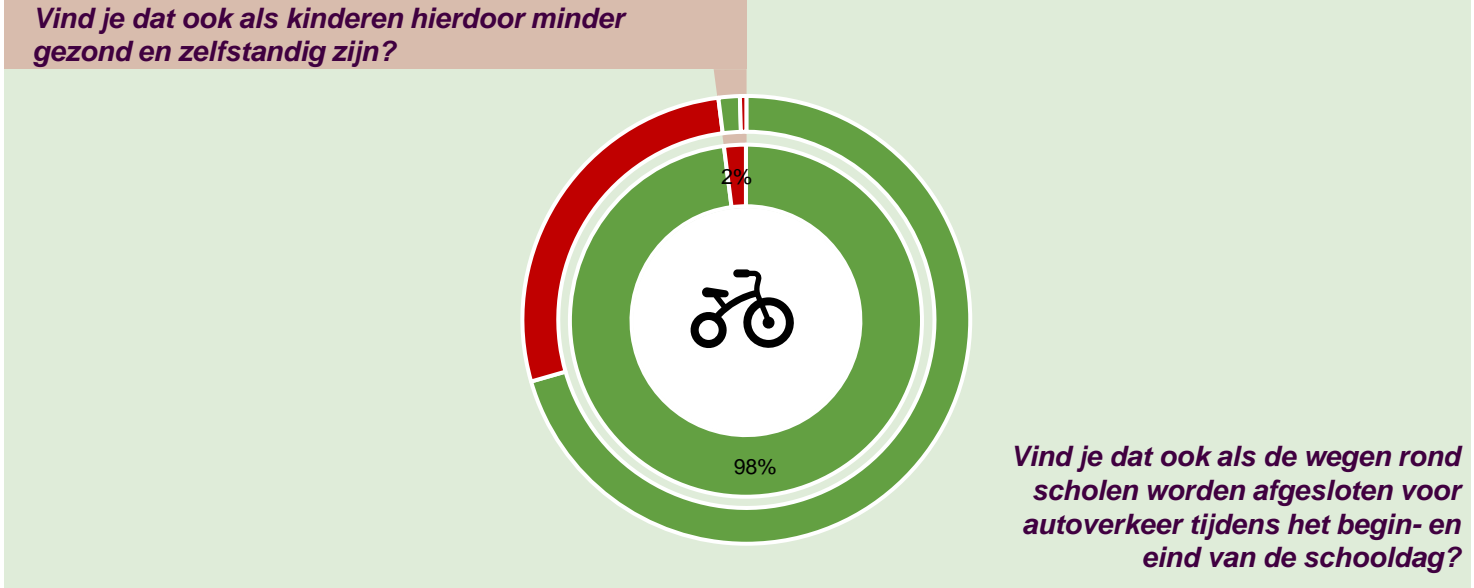


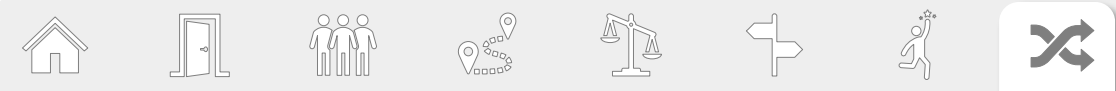


### 2.6.1 Kinderen moeten zelf kunnen fietsen naar school

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

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



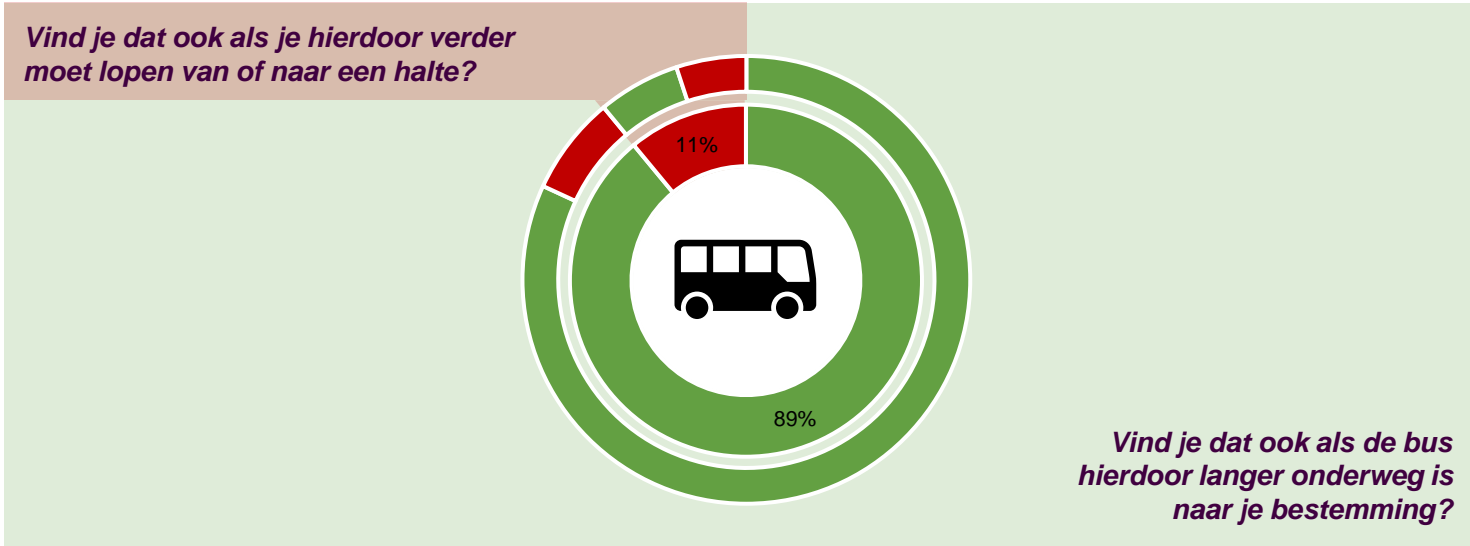


### 2.6.2 Bussen moeten in de bebouwde kom blijven

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

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

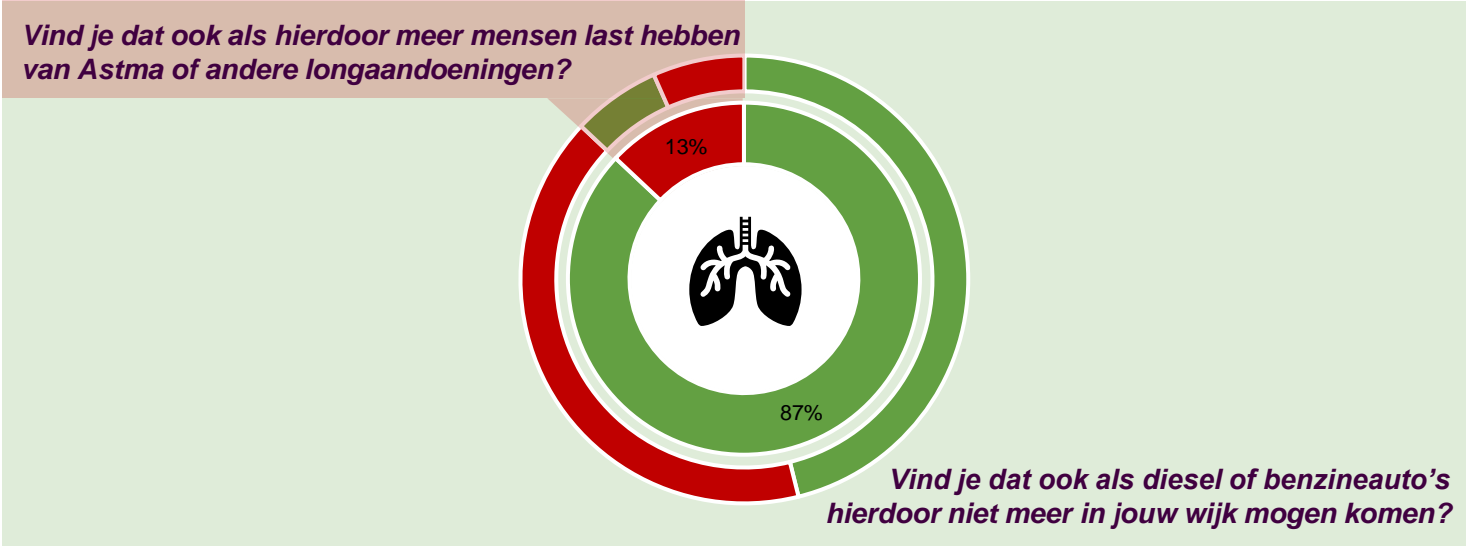
*Ik vind dat bussen in de bebouwde kom moeten blijven (n=858)*



### 2.6.3 De kwaliteit van de lucht moet beter

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

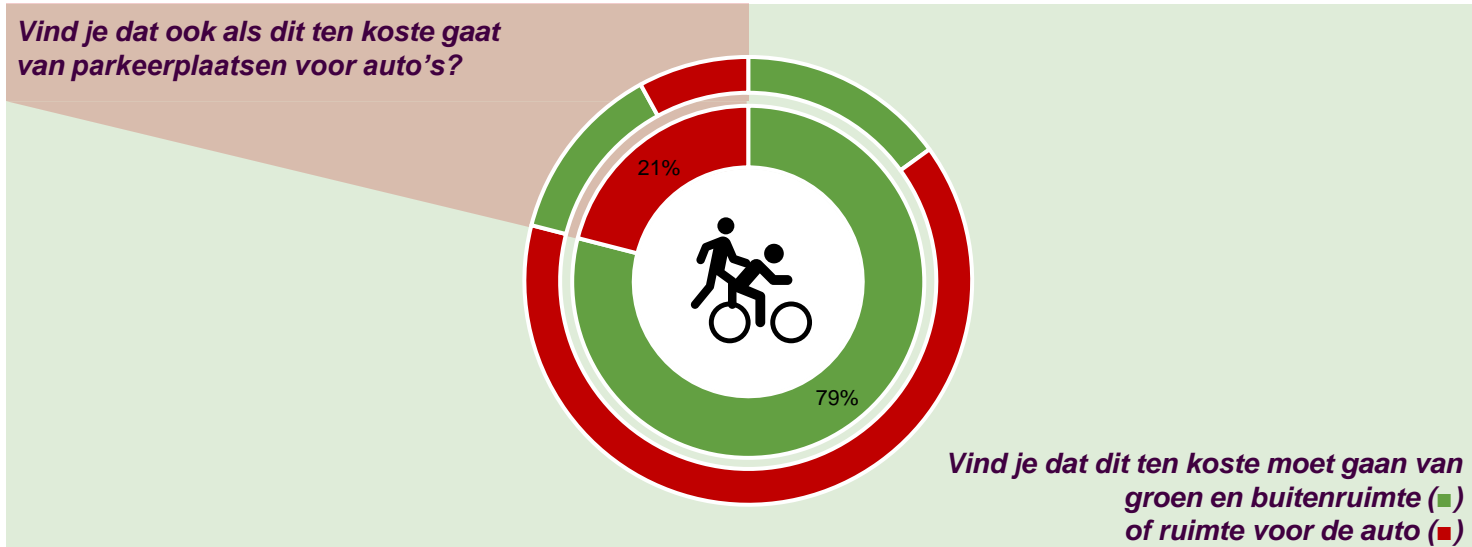
*De kwaliteit van de lucht moet beter (n=858)*

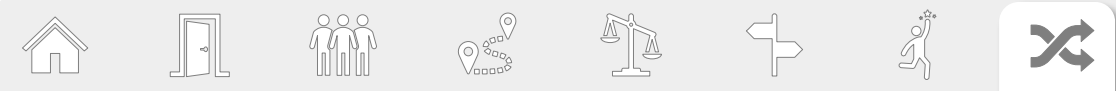


### 2.6.4 Er moet meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers

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

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

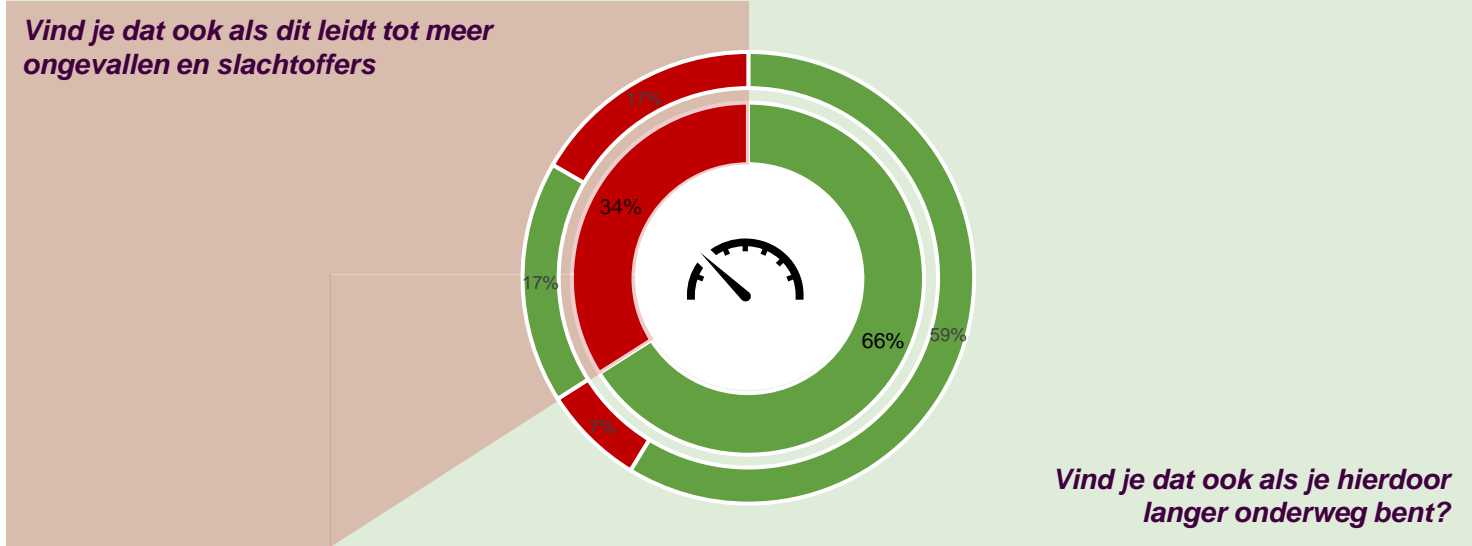




### 2.6.5 De maximumsnelheid in de bebouwde kom moet overal omlaag naar 30 km/h

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

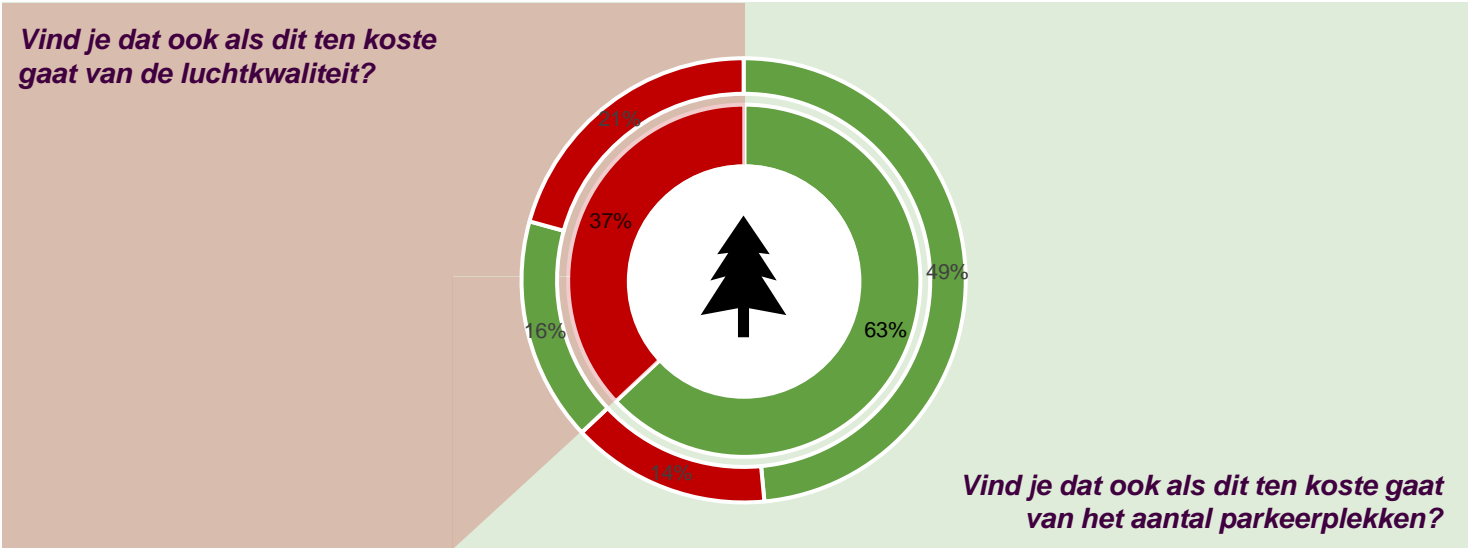
*De maximum snelheid in de bebouwde kom moet omlaag (n=858)*



**2.6.6 Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk**

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

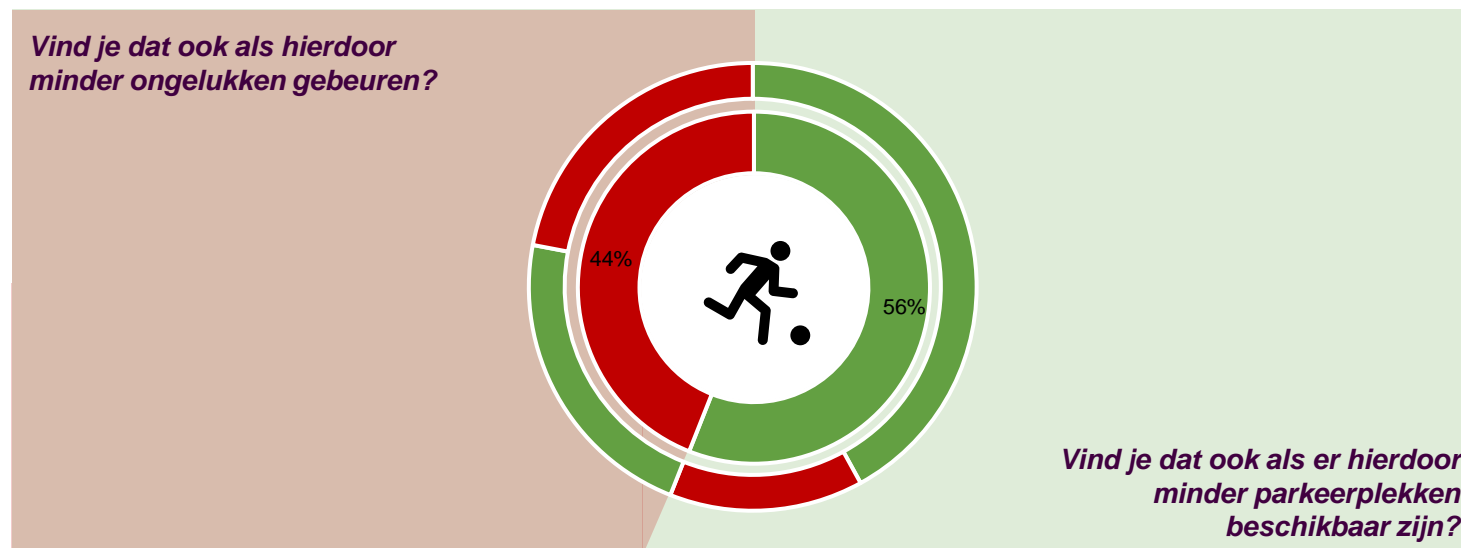
*Ik wil meer groen en openbare ruimte in mijn wijk (n=857)*



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

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

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



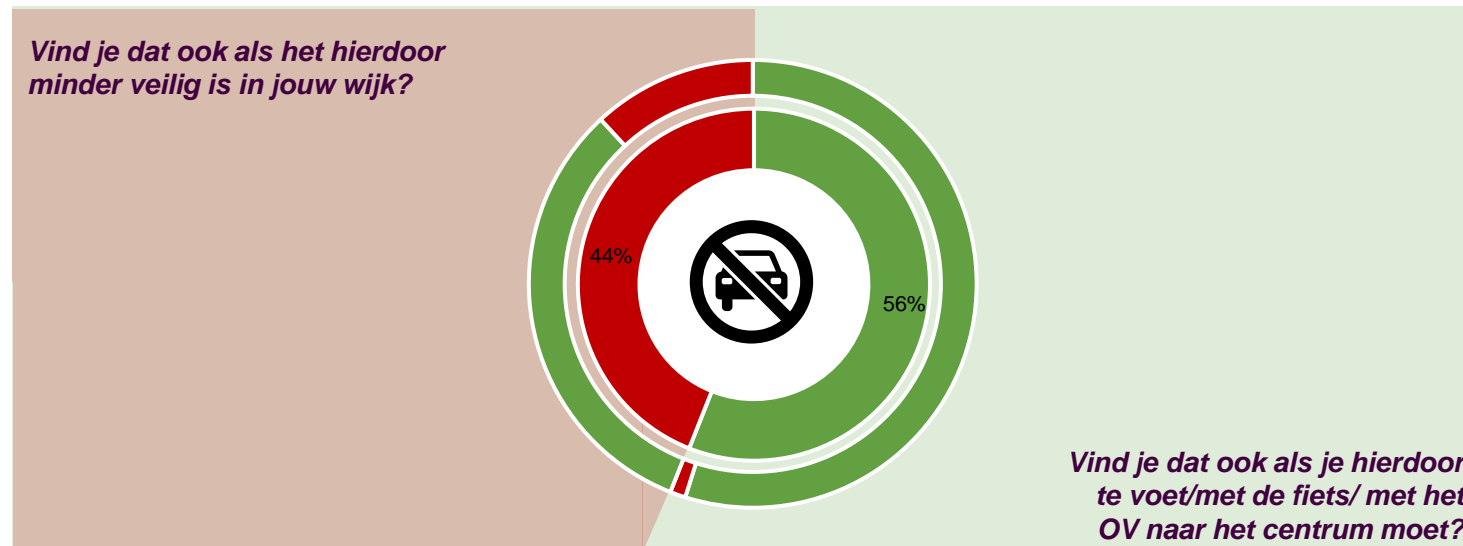


### 2.6.8 Auto's moeten worden geweerd uit het centrum van de steden/dorpen

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

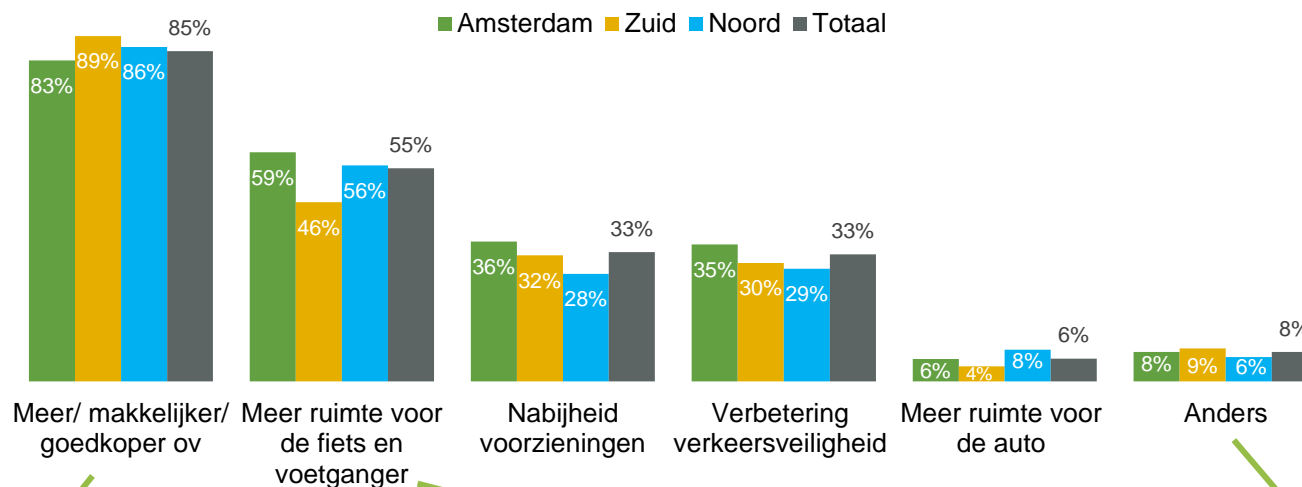
Door 41% van de automobilisten wordt deze stelling eveneens positief beantwoord. Dit betreffen met name automobilisten die bereid zijn om anders te reizen maar dit niet kunnen. Opvallend is dat een kleiner deel van degenen die zowel anders kunnen als willen reizen het eens is met de stelling. De woonregio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

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



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

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



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

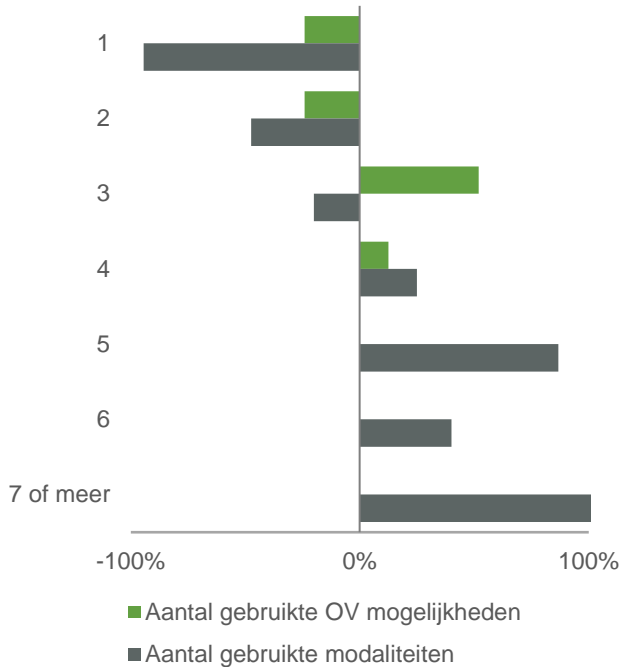
Een (kleine) meerderheid zou investeren in meer en betere **fietspaden** (48%) en/of meer ruimte voor **voetgangers** (34%). In regio Zuid is dit aandeel wat lager dan in de andere regio's.

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

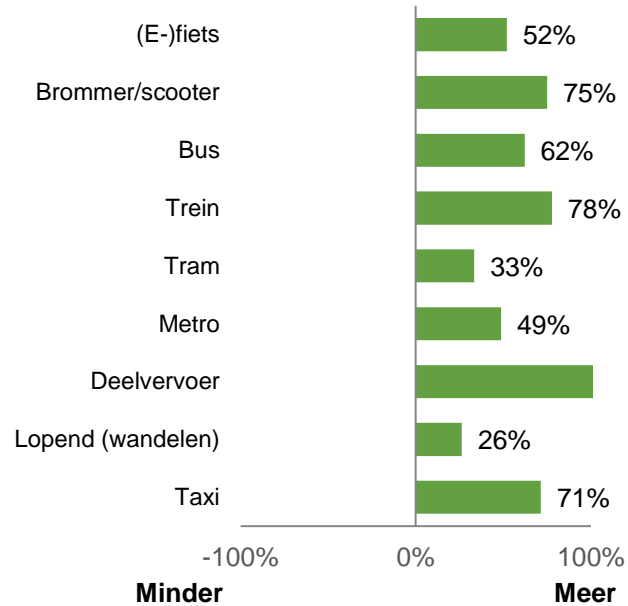
# BIJLAGEN

## Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan wel, wil wel)

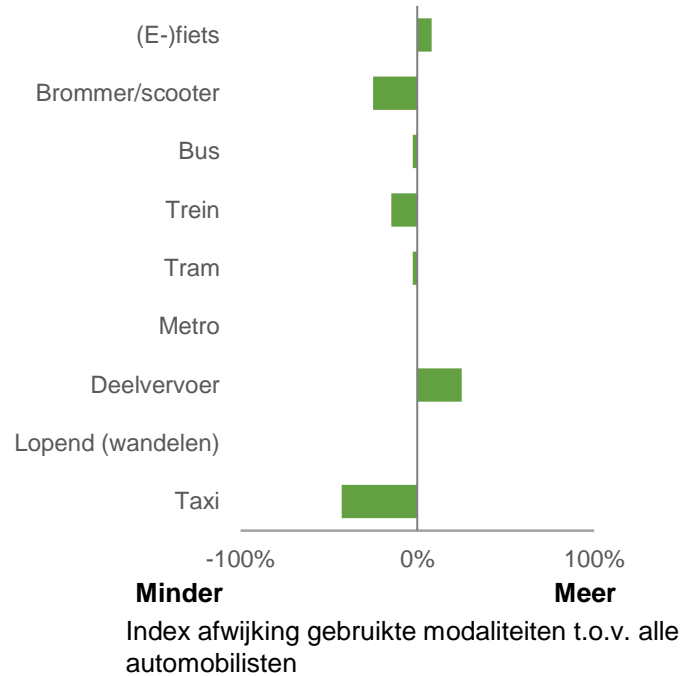
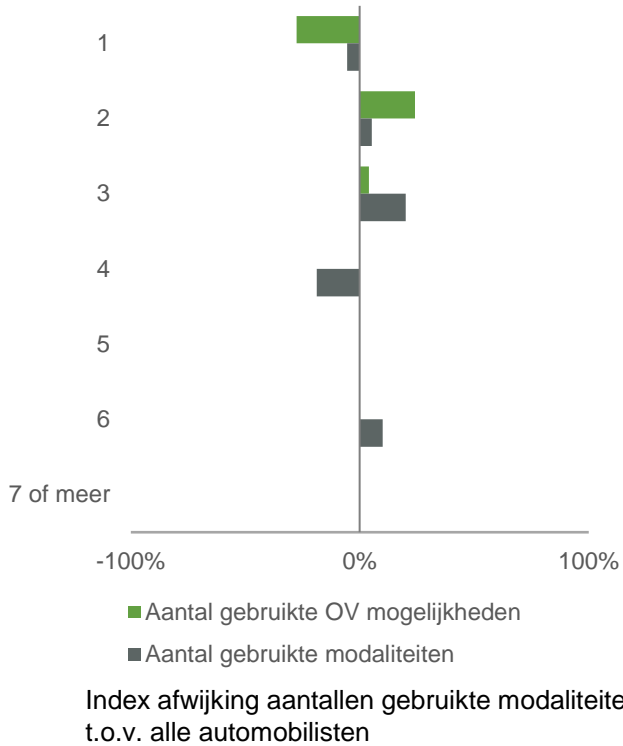


Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten



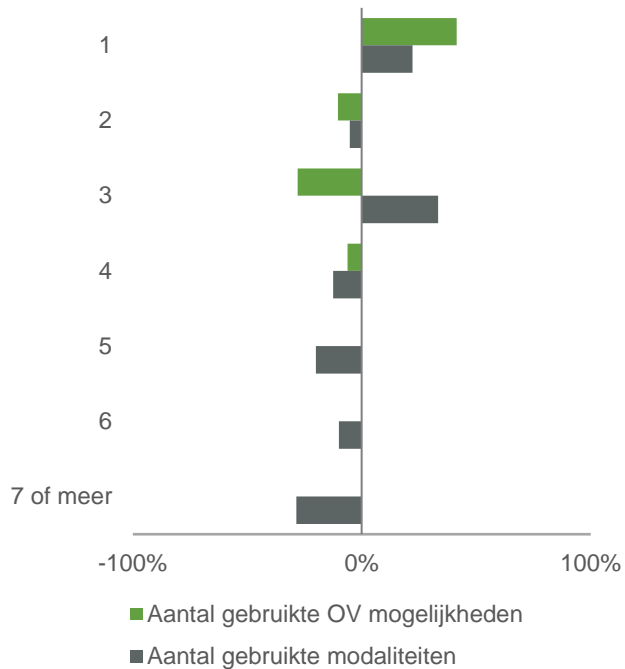
Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

## Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten (Kan niet, wil wel)

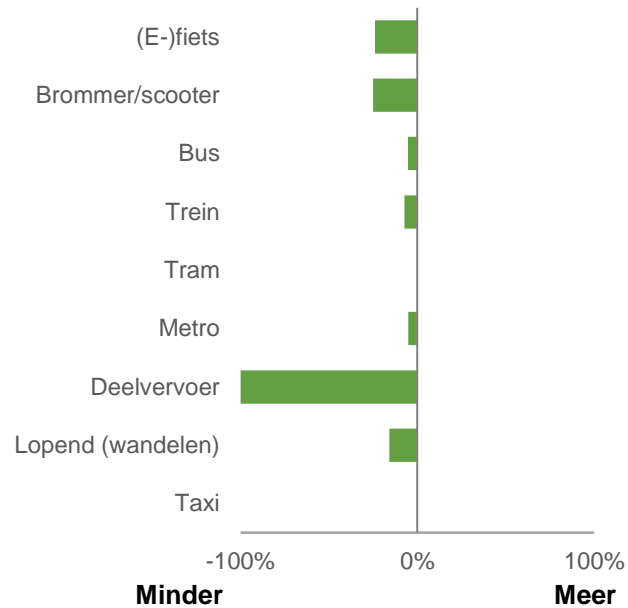


## Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan wel, wil niet)



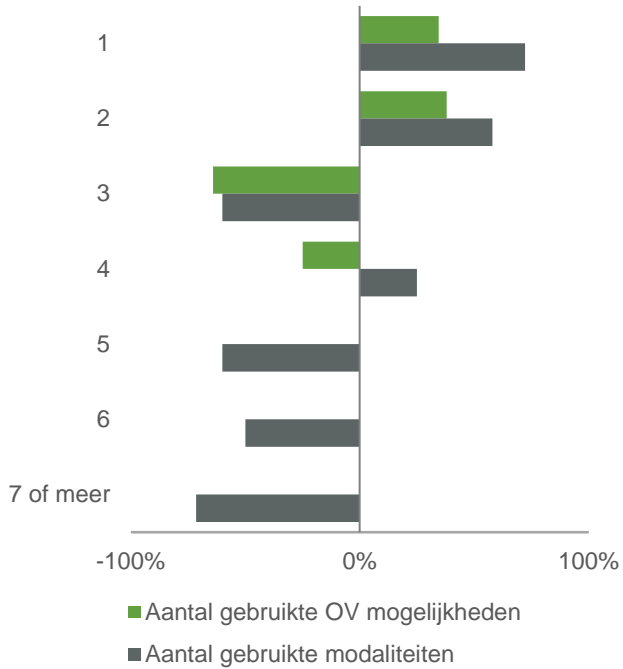
Index afwijking aantallen gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten



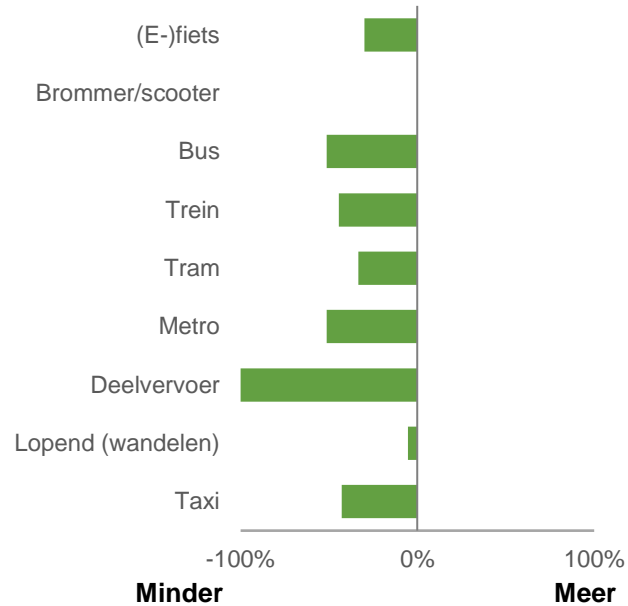
Minder Meer  
Index afwijking gebruikte modaliteiten t.o.v. alle automobilisten

## Bijlage 1 (Aantallen) gebruikte modaliteiten

(Kan niet, wil niet)



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



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