

## Onderzoeksrapportage ANWB Enquête Verkeer in de stad Uitkomsten Denk & Doe Mee-panel

### Inleiding

De ANWB onderzoekt hoe de beschikbare ruimte in steden op een slimmere en veiligere manier kan worden gebruikt door al het stadsverkeer. Vooral het succes van de fiets is aanleiding om te bekijken hoe routes door steden anders kunnen worden ingericht, in samenhang met de overige openbare ruimte. Dankzij zo'n andere inrichting worden alle verplaatsingen van voetganger, fietser, automobilist en openbaar vervoergebruiker prettiger en veiliger, en bovendien functioneert de stad daardoor ook beter.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door een combinatie van gespecialiseerde adviesbureaus (Mobycon, Ben Immers Advies, Bart Egeter Advies en Awareness) en richt zich op grotere steden.

Bevindingen zijn mee-ontwikkeld en getoetst in 3 pilotsteden: Rotterdam, Helmond en Utrecht.

Het resultaat van het onderzoek is een ontwerpmethodiek die oplossingen aandraagt voor gemeenten om de verkeersproblemen in de stad aan te pakken.

### Enquête Verkeer in de stad

Onderdeel van het onderzoek is een enquête onder ANWB-leden om te ontdekken in welke mate men de verkeersproblemen in de steden herkent en wat men ervan vindt. Daarnaast is hen gevraagd, hun mening te vragen over (hoofdlijnen van) mogelijke oplossingen.

De uitkomsten worden door de onderzoekers gebruikt in de ontwerpmethodiek.

De enquête is op 10 juni 2015 gestart onder de Denk en Doe Mee panelleden (DDM-panelleden) van de ANWB. Dit panel bestaat uit 10.000 leden. Zij zijn via een mail benaderd met het verzoek mee te doen. Op 24 juni 2015 is de enquête gesloten voor de panelleden. Op dat moment hadden 3708 panelleden de enquête ingevuld.

## ALGEMEEN – vraag 1 t/m 7

### Respondenten

In totaal hebben 3708 leden van het DDM-panel de enquête ingevuld.

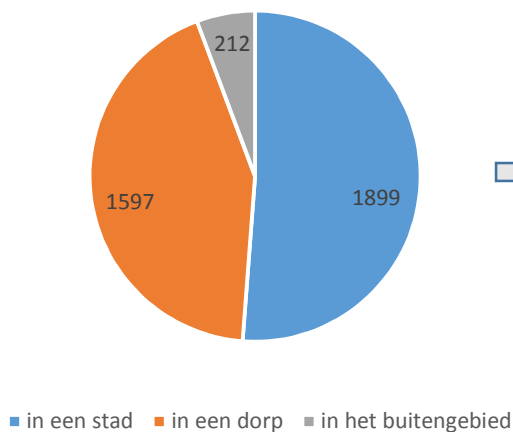
### Representativiteit

n=60. Dit betekent dat iedere groep minimaal 60 respondenten moet bevatten om uitspraken te kunnen doen die representatief zijn voor de gehele groep respondenten.

In alle gevallen dat minder dan 60 respondenten een groep vormen, hebben we gekeken naar eventuele afwijkende en opvallende antwoorden. Deze hebben we vervolgens kwalitatief geanalyseerd en in de tekst verwerkt.

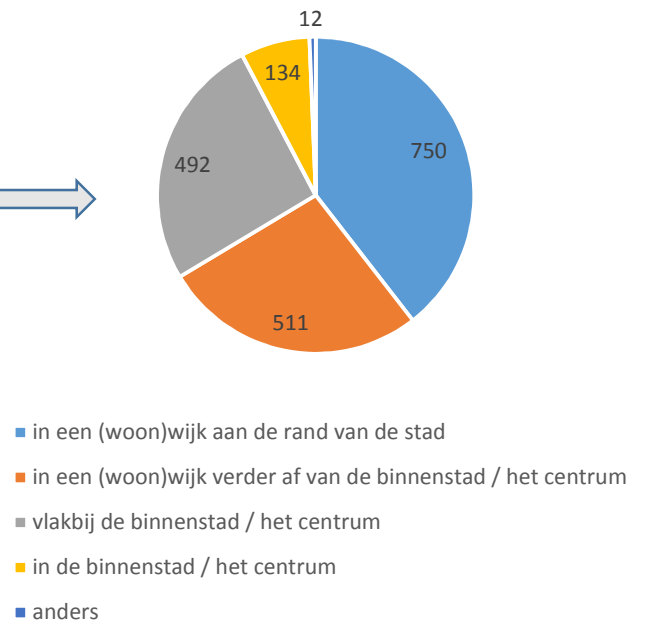
### 1. Waar woont u?

vraag 1 - Woongebied



### 2. Waar woont u in uw stad?

vraag 2 - Woongebied in een stad



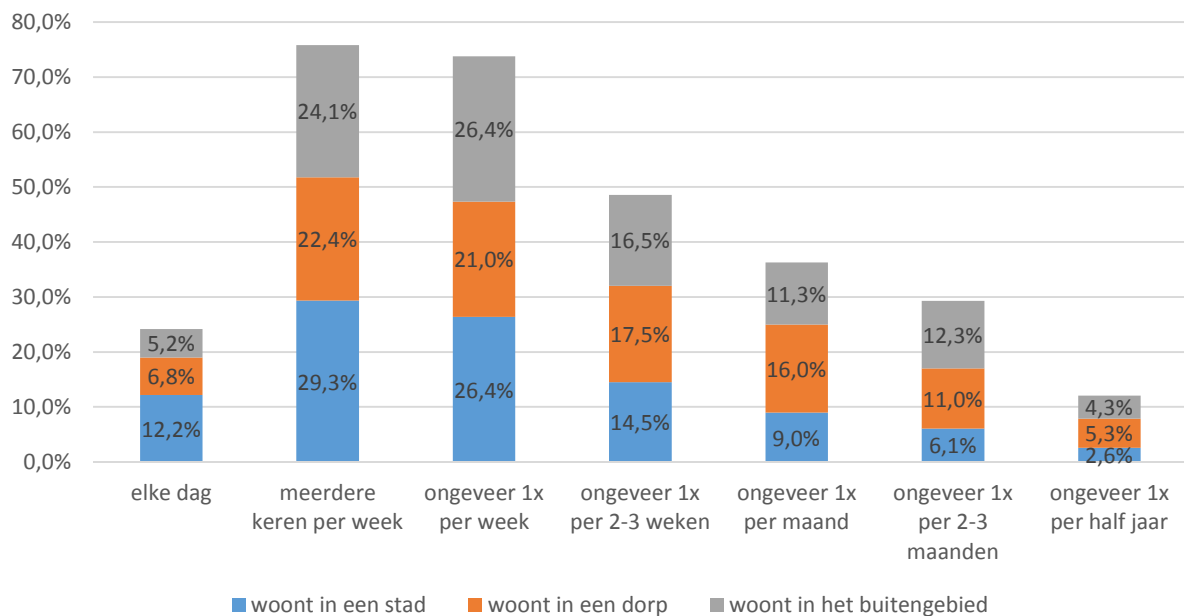
### Analyse vraag 1 en 2:

De verdeling tussen stedelingen en dorpelings (incl. de respondenten die in het buitengebied wonen) is evenredig.

Bij vraag 2 is de groep respondenten die in de stad wonen, gevraagd naar de plaats waar ze in de stad wonen. Bij deze vraag was het mogelijk om 'anders, namelijk...' in te vullen. Die categorie is te klein om uitspraken over te doen (n=12) en zal daarom in de uitkomsten bij de overige vragen niet worden getoond.

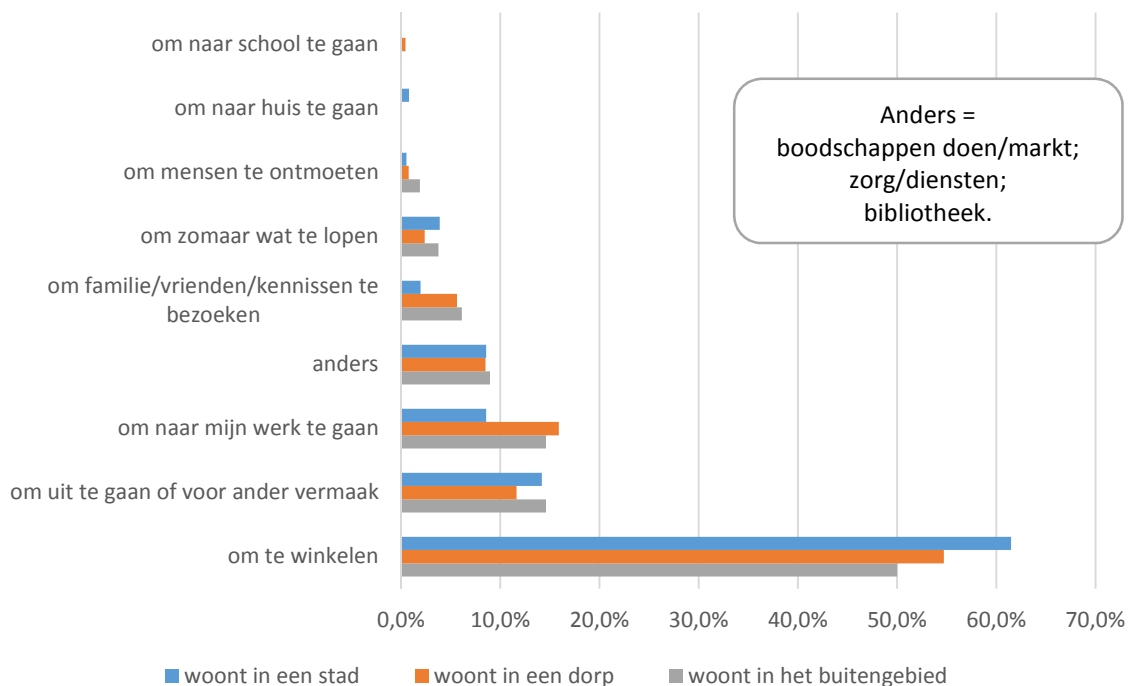
**3. Hoe vaak komt u ongeveer in het centrum van uw stad als u in een stad woont / in het centrum van een stad als u in een dorp of het buitengebied woont?**

vraag 3 - Bezoekfrequentie binnenstad



**4. Wat is voor u de meest voorkomende reden om: in het centrum van uw stad te zijn (anders dan om van en naar huis te gaan) / om in het centrum van een stad te zijn?**

vraag 4 - Redenen bezoek binnenstad



**Analyse vraag 4:**

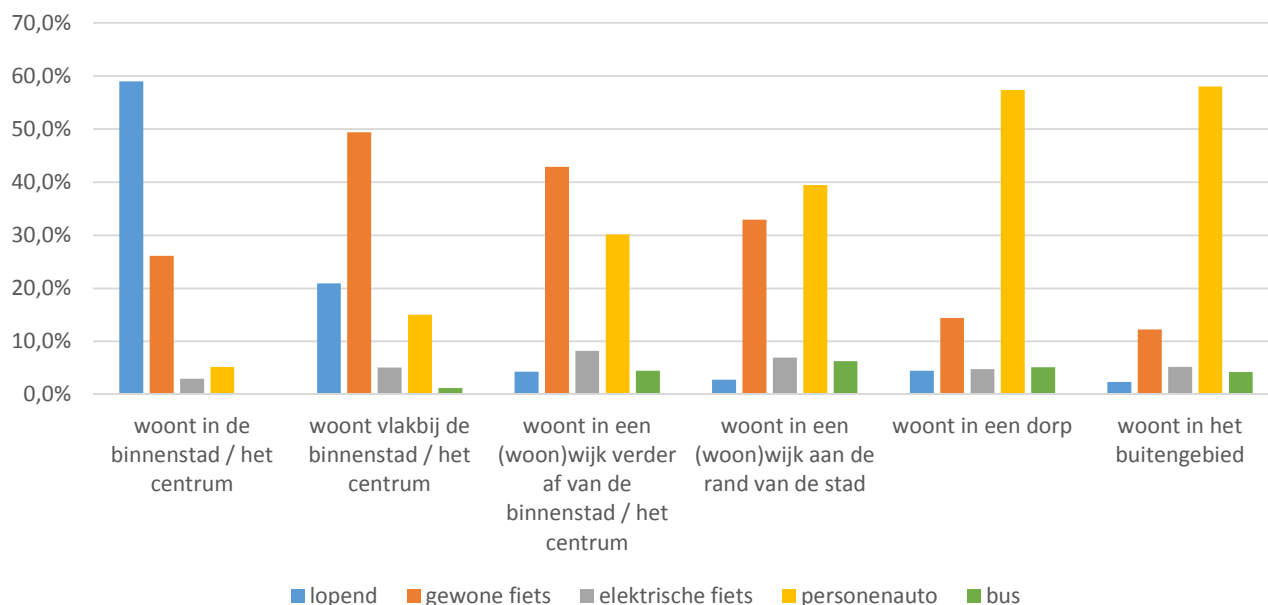
Bij het antwoord 'Anders, namelijk...' heeft een aantal respondenten aangegeven dat zij 'boodschappen doen' iets anders vinden dan 'winkelen'. Het effect van deze gedachtengang op de uitkomsten kunnen we niet analyseren, omdat we niet weten hoeveel personen de keuzemogelijkheden op deze manier hebben geïnterpreteerd.

Top 3 – Reismotief:	aantal respondenten	in %
om te winkelen	2148	57,9%
om uit te gaan of voor ander vermaak	486	13,1%
om naar mijn werk te gaan	448	12,1%

**Vraag 5. Welk vervoermiddel gebruikt u het meest als u naar de binnenstad gaat?**

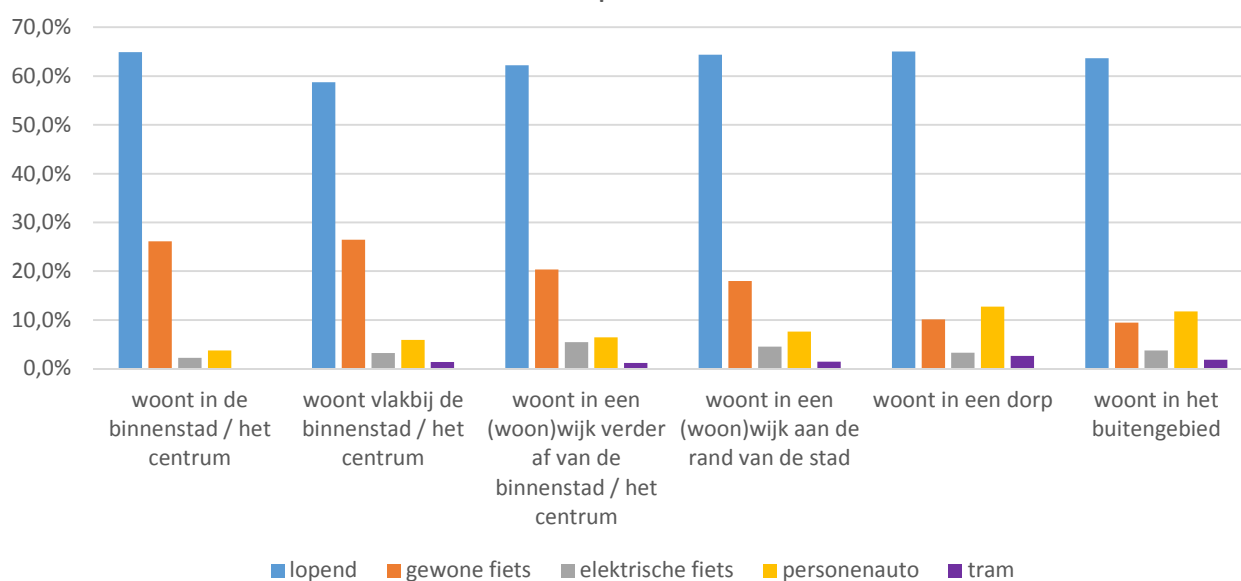
Toelichting: bij vraag 5 en 6 worden de top 5 van verplaatsingswijzen respectievelijk naar en in de stad getoond. Bij vraag 5 (naar de stad) staat op nummer vijf de bus (n=167) en bij vraag 6 (in de stad) staat op nummer vijf de tram (n=70). In onderstaande grafiek wordt de bus met groen aangegeven en de tram met paars om dit verschil duidelijk aan te geven. De andere verplaatsingswijzen in de top vijf zijn gelijk: lopend, gewone fiets, elektrische fiets, personenauto.

vraag 5 - verplaatsingswijze naar de binnenstad gekoppeld aan woonplek



**6. En welk vervoermiddel gebruikt u het meest als u zich verplaatst in de binnenstad / het centrum?**

vraag 6 - verplaatsingswijze in de binnenstad gekoppeld aan woonplek



**Analyse vraag 5 en 6:**

De top vijf verplaatsingswijzen in absolute aantallen en percentages weergegeven:

<b><i>Naar</i></b> de binnenstad:	aantal respondenten	in %
1. personenauto	1577	42,5%
2. gewone fiets	1002	27,0%
3. lopend	301	8,1%
4. elektrische fiets	210	5,7%
5. bus	167	4,5%

<b><i>In</i></b> de binnenstad	aantal respondenten	in %
1. lopend	2354	63,5%
2. gewone fiets	588	15,9%
3. personenauto	356	9,6%
4. elektrische fiets	142	3,8%
5. tram	70	1,9%

Antwoord 'ander vervoermiddel namelijk...':

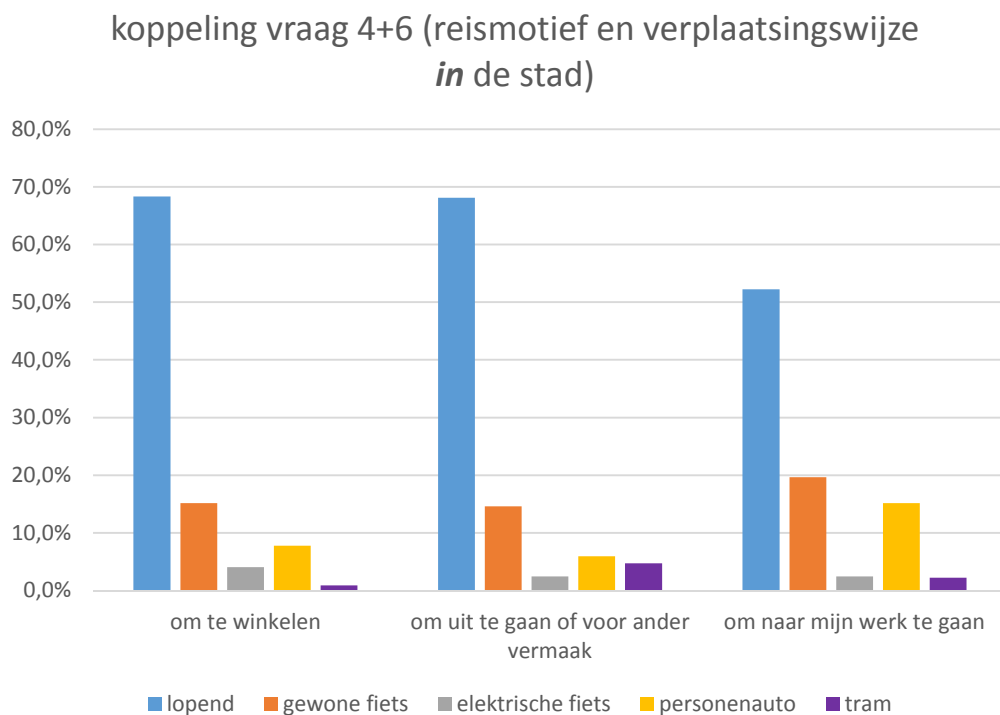
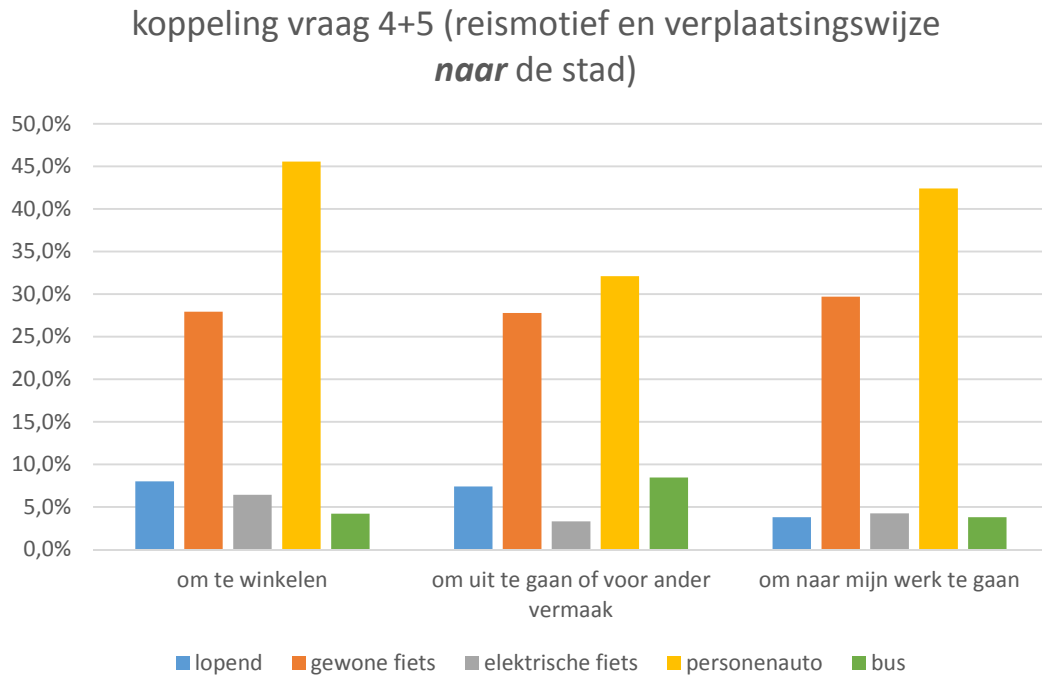
Het antwoord 'ander vervoermiddel' staat niet in de top vijf, maar de antwoorden zeggen wel iets over de manier waarop de respondent het verplaatsen ervaart.

Bij dit antwoord zijn de volgende verplaatsingswijzen (meerdere malen) genoemd voor zowel verplaatsen ***naar*** als ***in*** de stad:

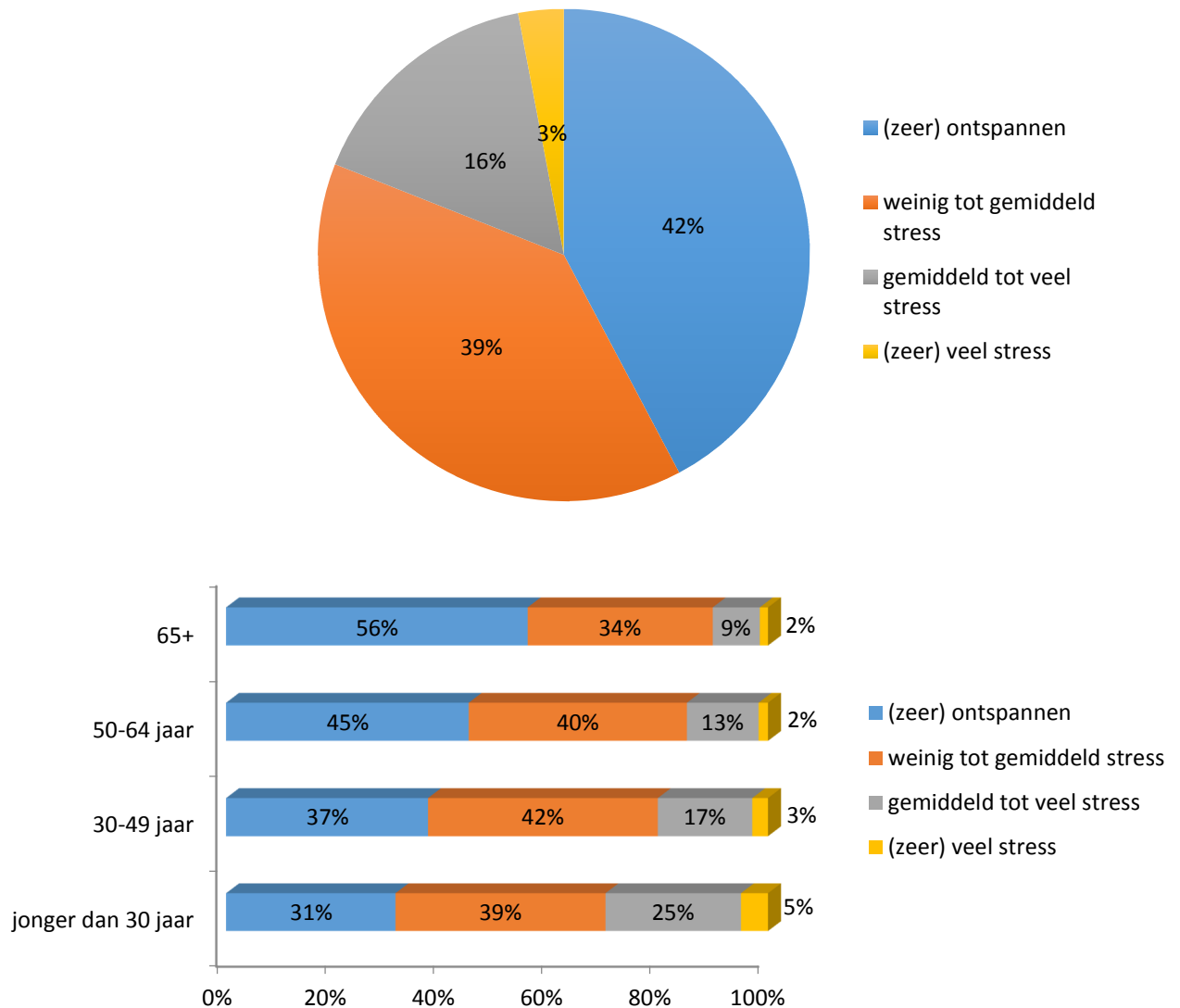
- Stadsfiets met krat voorop
- Racefiets (met 7 versnellingen)
- Combinaties van verschillende genoemde verplaatsingswijzen
- Vouwfiets

### Koppeling: reismotief (vraag 4) en verplaatsingswijze (vraag 5 en 6)

Toelichting: hieronder staan de drie belangrijkste reismotieven weergegeven en de verdeling van de top 5 van verplaatsingswijzen **in** en naar **de** stad per reismotief. Een klein percentage verplaatst zich op een andere manier dan de top 5 naar en in de stad. Dit percentage tonen we niet. Hierdoor komt per reismotief het percentage niet op 100%.



**7a. Hoe is in het algemeen uw gemoedstoestand als u deelneemt aan het verkeer in de stad?**



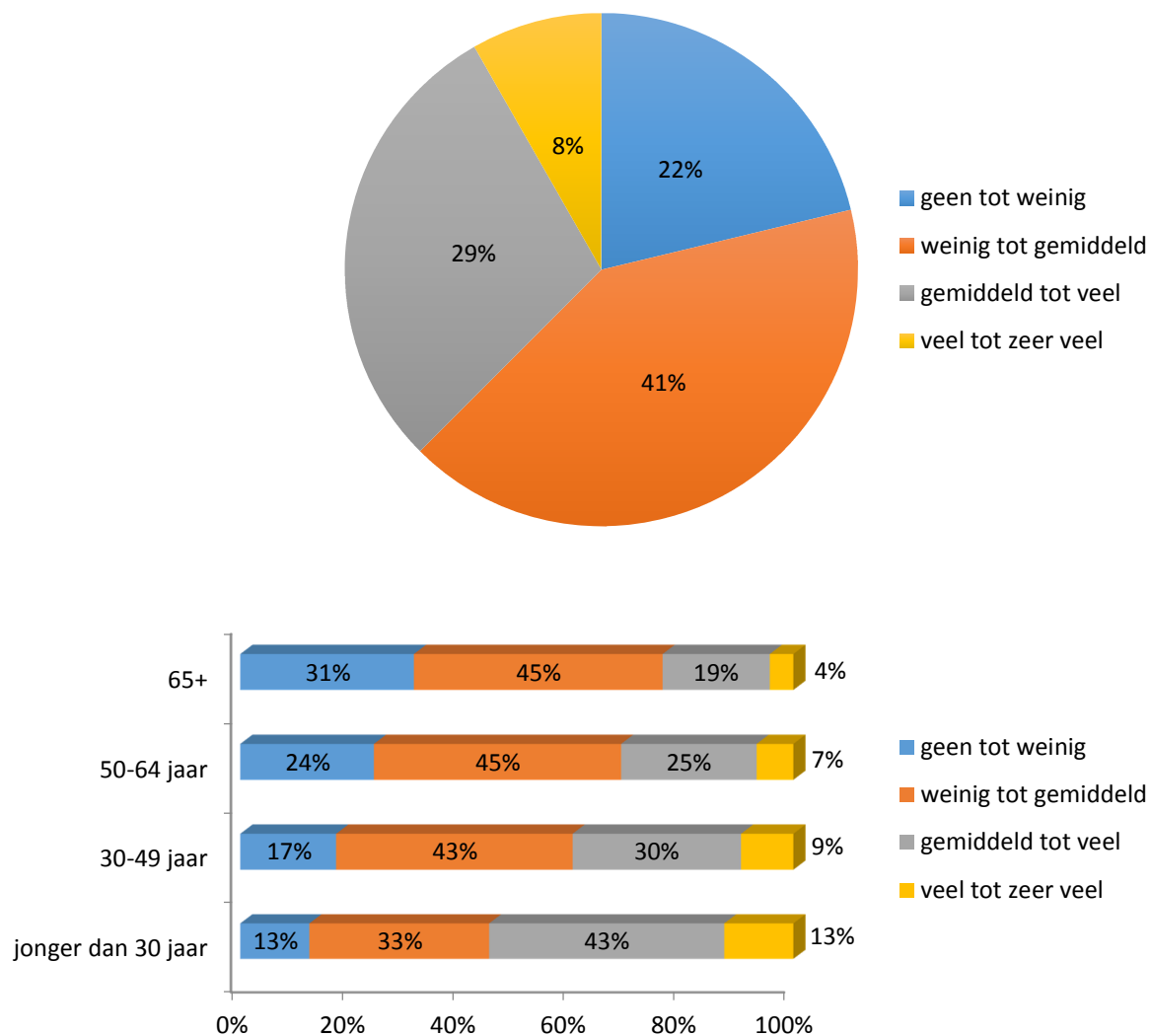
**Analyse vraag 7a:**

42% van deelnemers aan het verkeer zegt (zeer) ontspannen deel te nemen aan het verkeer. De overige respondenten (59%) ervaren weinig tot veel stress. De groep (zeer) ontspannen en de groep weinig tot gemiddeld stress vormen samen duidelijk de meerderheid in de uitkomsten (81%). Het cirkeldiagram laat zien dat er weinig mensen zijn die met (zeer) veel stress aan het verkeer deelnemen (3%).

Ouderen nemen gemiddeld ontspannender deel aan het verkeer dan jongeren. Er is geen duidelijk verband zichtbaar met gekozen verplaatsingswijzen, al zien we wel dat mensen die openbaar vervoer als belangrijkste verplaatsingswijze aangeven, iets minder ontspannen zeggen te zijn.



**7b. Ervaart u veel ergernissen in het verkeer als u zich in de stad verplaatst?**



**Analyse vraag 7b:**

Bijna de helft van de respondenten (41%) ergert zich weinig tot gemiddeld. En 37% van de respondenten ergert zich gemiddeld tot zeer veel als men zich in de stad verplaatst, terwijl bijna een kwart (22%) zegt zich niet tot weinig te ergeren.

Ouderen ervaren gemiddeld minder ergernissen in het verkeer in de binnenstad. In de 65+ groep kan dat te maken hebben met het feit dat men nauwelijks naar het werk reist dus zich meer buiten de spitsuren kan verplaatsen.

De volgende vragen 8 t/m 19 gaan over ergernissen in het verkeer in de (binnen)stad en ergerlijk gedrag van andere weggebruikers. De antwoorden geven zicht op WIE ergernis veroorzaakt en WELK soort ergernis. We verliezen niet uit het oog dat bijna een kwart van de respondenten zich niet tot weinig ergert, maar de focus bij de vervolgvragen op wie wel ergernissen en belemmeringen ervaart, is gekozen omdat de antwoorden van belang zijn voor het aanscherpen van de ontwerpmethodiek die de ANWB laat ontwikkelen voor het beter inrichten van het verkeer in de stad.

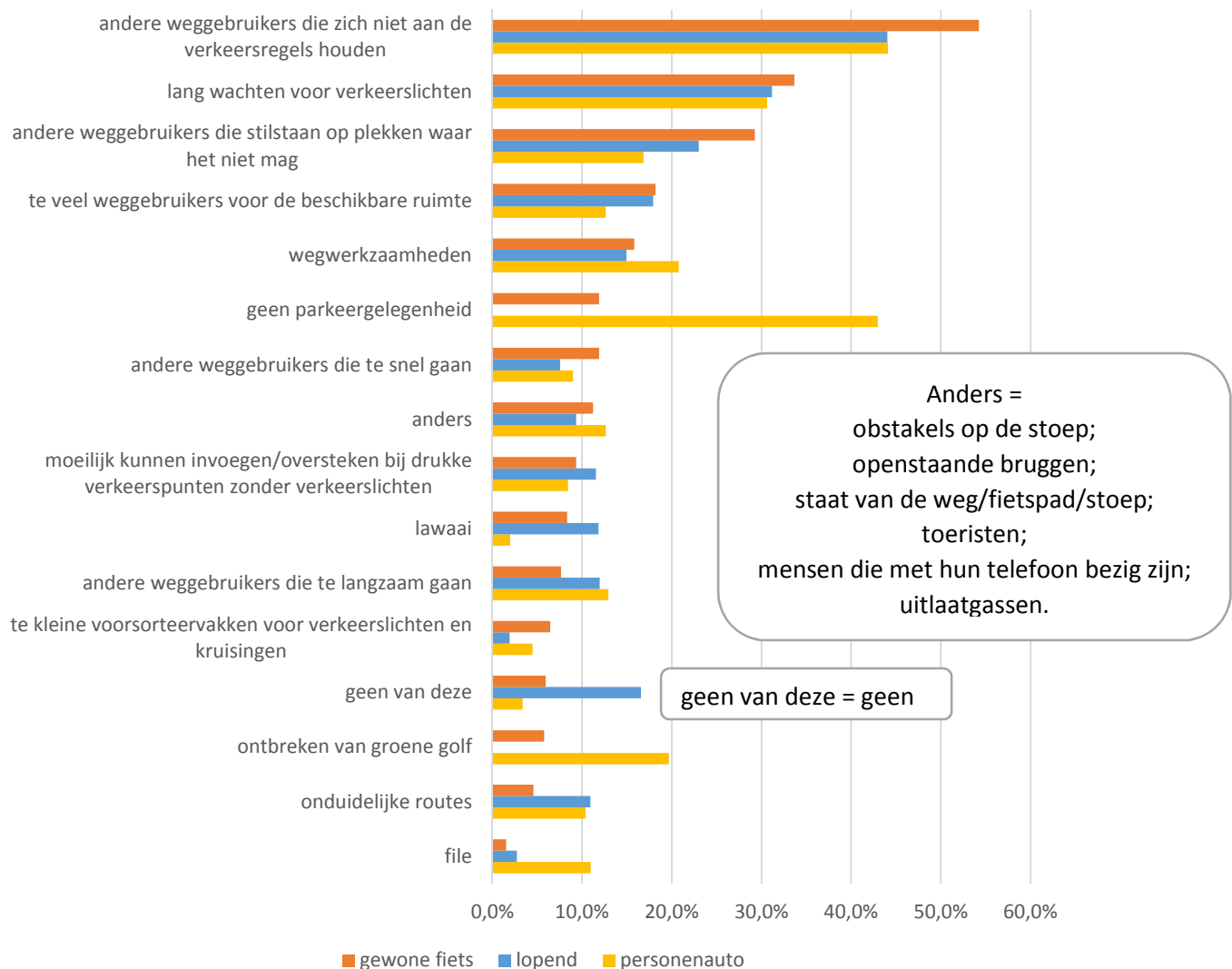
## ERGERNISSEN IN DE STAD (vraag 8 t/m 12)

8. Hieronder staat een aantal belemmeringen die u kunt tegenkomen in het verkeer.

Welke drie van deze belemmeringen ervaart u het vaakst als u zich per *gewone fiets*, *te voet* of *per personenauto* in de stad verplaatst?

*Toelichting: in de grafiek is gekeken naar de top 3 van verplaatsingswijzen in de stad: lopend, gewone fiets en personenauto. Dit zijn de verplaatsingswijzen die het vaakst worden genoemd, waarbij we vanwege de aanleiding van dit onderzoek (de drukte op het fietspad) de gewone fiets leidend hebben gemaakt bij het sorteren van de belemmeringen. De belemmering die men met de gewone fiets het vaakst ervaart in de stad staat dus bovenaan en de belemmering die men met de gewone fiets het minst vaak ervaart onderaan. De elektrische fiets ervaart dezelfde belemmeringen als de gewone fiets en wordt daarom niet apart getoond.*

### vraag 8 - belemmeringen die men het vaakst ervaart



**Analyse vraag 8:**

Een veelgehoorde klacht bij fietsers is te kleine voorsorteervakken voor verkeerslichten en kruisingen. In de uitkomsten van dit onderzoek komt dit niet naar voren. Een uitleg kan zijn dat de respondenten dit probleem scoren onder de noemer 'te veel weggebruikers voor de beschikbare ruimte'.

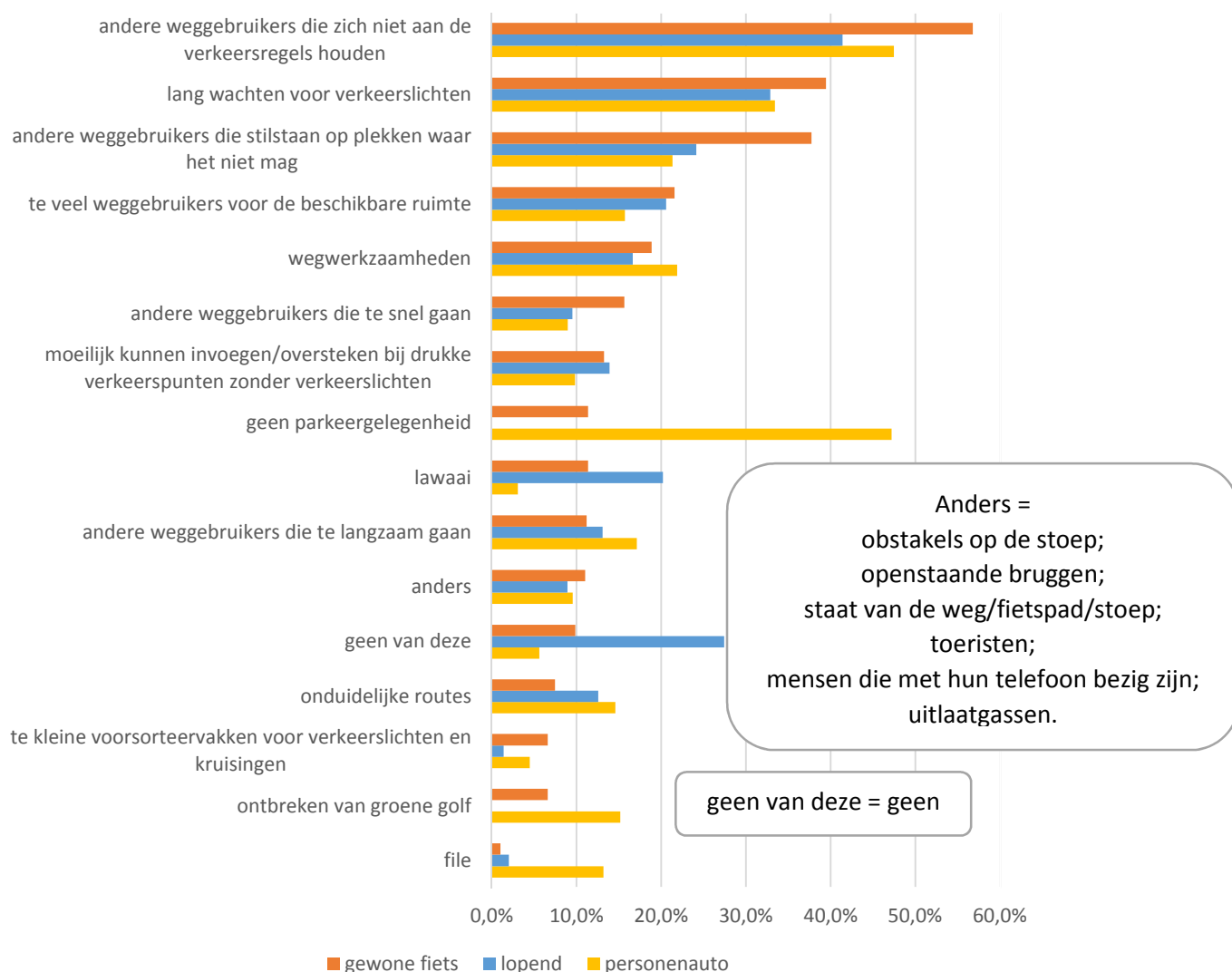
De voetganger ervaart veelal dezelfde belemmeringen als de gewone fietser. Opvallend is, dat relatief veel voetgangers 'geen van deze' hebben ingevuld. Dit antwoord betekent geen belemmeringen. Dit valt te verklaren doordat voetgangers gemakkelijker langs een obstakel kunnen lopen.

De automobilist ervaart vaak last van zowel andere weggebruikers die zich niet aan de verkeersregels houden (44,1 %) als van het ontbreken van parkeergelegenheid (43,0 %). Ook heeft de automobilist vaak last van het ontbreken van een 'groene golf'.

**9. En welke drie van deze belemmeringen vindt u het meest ergerlijk als u zich te voet, per gewone fiets of per personenauto in de stad verplaatst?**

Toelichting: in de grafiek is gekeken naar de top 3 van verplaatsingswijzen in de stad: lopend, gewone fiets en personenauto. Dit zijn de verplaatsingswijzen die het vaakst worden genoemd, waarbij we vanwege de aanleiding van dit onderzoek (de drukte op het fietspad) de gewone fiets leidend hebben gemaakt bij het sorteren van de belemmeringen. De belemmering die men met de gewone fiets het ergerlijkst vindt in de stad staat dus bovenaan en de belemmering die men met de gewone fiets het minst ergerlijk vindt staat onderaan. De elektrische fiets ervaart dezelfde belemmeringen als de gewone fiets en wordt daarom niet apart getoond.

**vraag 9 - belemmeringen die men het meest ergerlijk vindt**



**Analyse vraag 9:**

Als we kijken naar de belemmeringen die men het meest ergerlijk vindt dan is de top 6 gelijk aan de belemmeringen die men het vaakst ervaart (vraag 8). Verder komen de overige opvallende uitkomsten bij vraag 8 (voetganger ervaart weinig belemmeringen en de automobilist ervaart weinig parkeergelegenheid) ook overeen met de mate van ergernissen in vraag 9. Verder valt op dat de voetgangers lawaai een grote ergernis vinden, als ze het ondervinden op hun route.

**10. Van welke drie weggebruikers heeft u het meest last als u zich lopend, per gewone fiets, elektrische fiets, personenauto, tram verplaatst?**

Toelichting: in de eerste tabel staat de top 5 van verplaatsingswijzen **in** de stad in de kolommen weergegeven (lopend, gewone fiets, elektrische fiets, personenauto, tram). In de rijen staan, in willekeurige volgorde, de weggebruikers van wie ze het meeste last hebben in percentages uitgedrukt. Niet iedere manier van verplaatsen leidt tot eenzelfde top 5 van weggebruikers waar men last van heeft. In die gevallen dat een mede weggebruiker te weinig is gescoord als last-veroorzaker, en daardoor buiten de top 5 valt, is het percentage grijs gekleurd. Om de top vijf van weggebruikers waar men last van heeft overzichtelijk weer te geven van hoog naar laag, is de tweede tabel gemaakt.

Verplaatsingswijzen in de stad →		gewone	elektrische		
Heeft het meeste last van ↓	lopend	fiets	fiets	personenauto	tram
brommer/bromfiets/bromscooter	38,1%	42,0%	34,5%	39,6%	21,4%
personenauto	14,6%	33,3%	32,4%	23,6%	18,6%
snorfiets/snorscooter	22,4%	26,9%	31,7%	21,9%	8,6%
voetgangers	23,2%	26,4%	20,4%	10,7%	22,9%
gewone fiets	53,1%	21,8%	23,9%	53,7%	25,7%
vrachtauto	5,6%	8,7%	12,7%	16,6%	12,9%
bestuurders van een scootmobiel	17,2%	8,5%	15,5%	7,3%	4,3%
weet niet	9,4%	6,6%	6,3%	6,5%	34,3%

**Top 5 per verplaatsingswijze (in volgorde van meeste last naar minste last):**

<b>voetganger – heeft het meeste last van..</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. gewone fiets</li> <li>2. brommer/bromfiets/bromscooter</li> <li>3. voetgangers</li> <li>4. snorfiets/snorscooter</li> <li>5. bestuurders van een scootmobiel<sup>1</sup></li> </ol>
<b>gewone fietser – heeft het meeste last van...</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. brommer/bromfiets/bromscooter</li> <li>2. personenauto</li> <li>3. snorfiets/snorscooter</li> <li>4. voetgangers</li> <li>5. gewone fiets</li> </ol>
<b>elektrische fietser – heeft het meeste last van...</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. brommer/bromfiets/bromscooter</li> <li>2. personenauto</li> <li>3. snorfiets/snorscooter</li> <li>4. gewone fiets</li> <li>5. voetgangers</li> </ol>

<sup>1</sup>

Wat opvalt is dat de scootmobiel als een grote bron van ergernis wordt ervaren (vraag 10), terwijl een bestuurder van een scootmobiel zelf natuurlijk ook ergernissen ervaart. Deze zijn niet getoond, omdat er onder de respondenten te weinig bestuurders van de scootmobiel waren (n=20). Wel willen we benadrukken dat de ontwerpmethodiek ook voor deze groep weggebruikers oplossingen zal bieden. De scootmobiel rijdt op de stoep en als we kijken naar hun belemmeringen dan komen deze overeen met die van de voetganger en van de gewone fietser. Daarnaast ervaren ze ook nog specifieke toegankelijkheidsproblemen.

<b>automobilist – heeft het meeste last van...</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. gewone fiets</li> <li>2. brommer/bromfiets/bromscooter</li> <li>3. personenauto</li> <li>4. snorfiets/snorscooter</li> <li>5. vrachtauto</li> </ol>
<b>gebruiker tram – heeft het meest last van...</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. weet niet</li> <li>2. gewone fiets</li> <li>3. voetgangers</li> <li>4. brommer/bromfiets/bromscooter</li> <li>5. personenauto</li> </ol>

### Analyse vraag 10:

Gewone fietsers zijn voor voetgangers en automobilisten de grootste bron van ergernis maar onderling hebben de gewone fietsers iets minder problemen (daar staat de fiets op nummer vijf). De elektrische fietser heeft ten opzichte van de gewone fietser meer last van de gewone fietser dan van voetgangers. Automobilisten en voetgangers hebben weinig last van elkaar. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de duidelijk afgescheiden wegdelen die zij gebruiken. Met name de voertuigen die dezelfde verkeersruimte delen, maar wel verschillen in snelheid, hebben last van elkaar.

De termen brommer/bromfiets/bromscooter en snorfiets/snorscooter lijken tot verwarring te hebben geleid bij het beantwoorden van de vragen. Kenmerken zijn:

- Snor ~ < 25 km/u, geen helm, blauw verzekeringsplaatje
  - Brom ~ < 40km/u, eigen verzekeringsbewijs, helmplicht, geel verzekeringsplaatje
  - Motor (dus ook scootermodel) ~ verzekering- en helmplicht en mag op de rijksautowegen.
- 'Scooter' is in feite een model en komt in alle drie de genoemde categorieën voor.

Voetgangers en gewone fietsers zeggen beiden meer last te hebben van brommers/bromfietsers dan van snorfiets/snorscooter, terwijl logischerwijs dit eerder andersom zal zijn. Een snorfiets/snorscooter rijdt namelijk op het fietspad en deelt deze ruimte met de fietsers, terwijl een brommer op de rijbaan moet rijden.

Het fietspad ligt vaak dicht tegen het voetpad aan, dus zal een voetganger ook eerder last hebben van een snorfietser dan van een brommer/bromscooter/bromfietser.

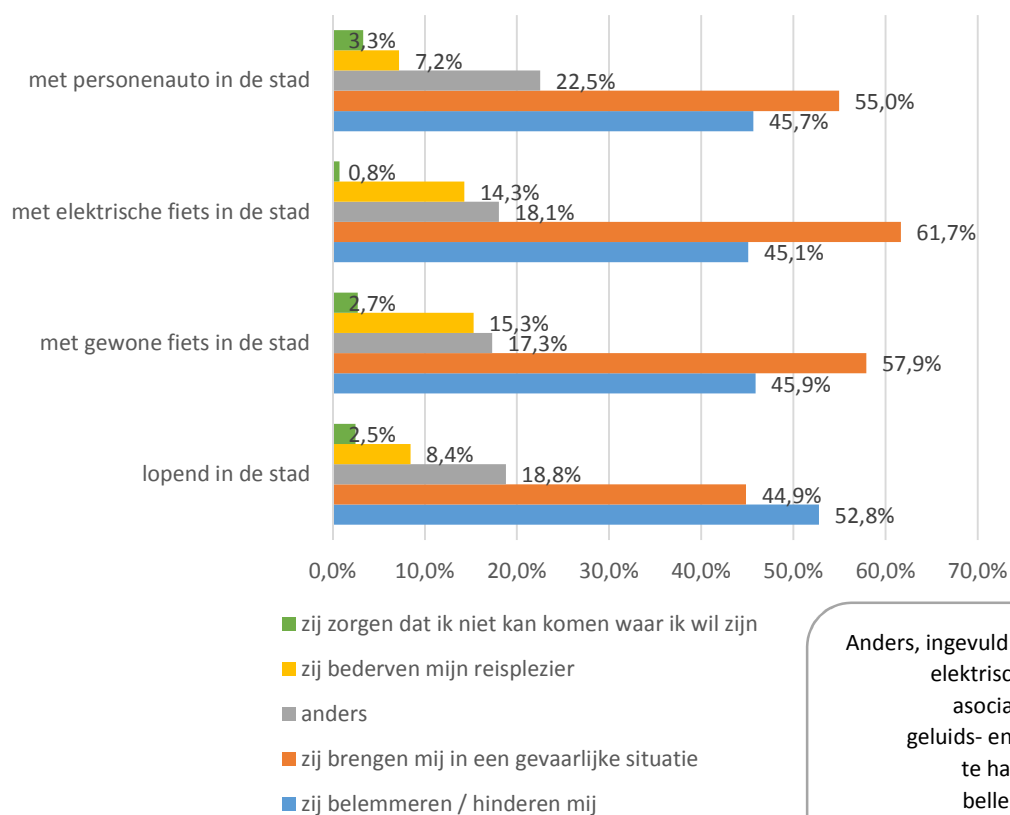
## 12. Wat voor last heeft u vooral van andere weggebruikers (zij)?

Toelichting: deze vraag is niet aan alle respondenten gesteld, namelijk niet aan degenen die op vraag 10 (Van welke drie weggebruikers heeft u het meest last als u zich in de binnenstad verplaatst?) 'weet ik niet' hebben geantwoord.

Het gaat bij deze vraag alleen om de verplaatsingswijzen in de stad. In de grafiek staat de top 4 weergegeven: lopend, gewone fiets, elektrische fiets, personenauto. De tram tonen we niet, omdat bij deze vraag het aantal respondenten onder de 60 ligt.

Het woord 'zij' in de grafiek slaat op alle weggebruikers, ongeacht de manier waarop zij zich verplaatsen. De verticale as (tekstkolom voor de staafgrafieken) geeft aan hoe de respondent zich verplaatst in de stad.

vraag 12 - wat voor soort last heeft men van andere weggebruikers (zij)



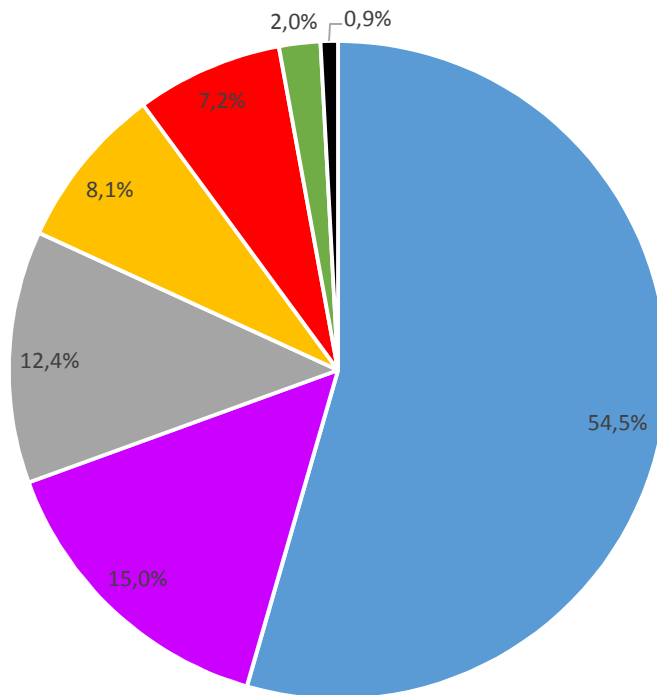
Anders, ingevuld door voetgangers en elektrische fietsers =  
 asociaal gedrag;  
 geluids- en stankoverlast;  
 te hard rijden;  
 bellen/appen;  
 geen richting aangeven.

### Analyse vraag 12:

De bestuurders van personenauto's, gewone fietsers en elektrische fietsers geven allen aan dat zij vooral last hebben van andere weggebruikers die hen in een gevaarlijke situatie brengen. Bij voetgangers is de grootse bron van last dat andere weggebruikers hen belemmeren /hinderen. Het antwoord 'Anders, namelijk...' staat bij alle vier de verplaatsingswijzen als derde ergernis. Als we kijken naar de antwoorden op deze open vraag dan valt op dat het voornamelijk gaat om een uitleg van één van de andere antwoordopties. Zo kan het antwoord geluids- en stankoverlast op de open vraag gekoppeld worden aan 'zij bederven mijn rijplezier'. Toch voegen we dit antwoord niet bij de andere vragen, omdat het interpretatief is en de respondent weloverwogen voor het open antwoord heeft gekozen.

14. Welk gedrag van voetgangers veroorzaakt uw ergernis?

vraag 14 - ergerlijk gedrag voetgangers



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- overall tussendoor lopen
- anders
- op de weg lopen waar dat niet mag
- door rood lopen
- weet niet
- geen voorrang verlenen

Anders =  
langzaam lopen;  
onverwacht stil gaan staan;  
lopen waar het niet mag.

**Analyse vraag 14:**

Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals overall tussendoor lopen.

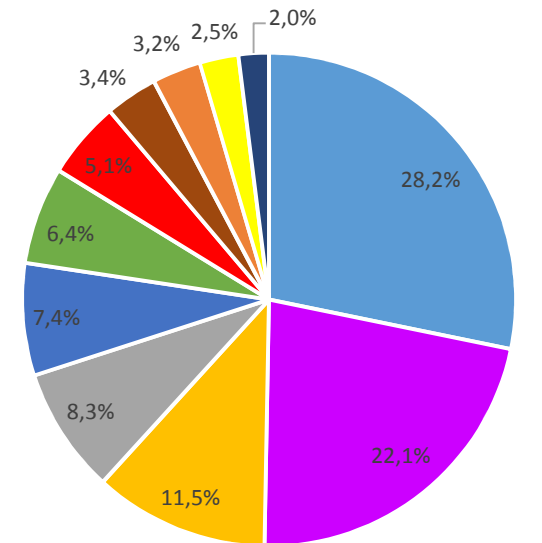
De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. overall tussendoor lopen
3. anders
4. op de weg lopen waar dat niet mag
5. door rood lopen



## 15. Welk gedrag van fietsers veroorzaakt uw ergernis?

vraag 15 - ergerlijk gedrag fietsers



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- overall tussendoor fietsen
- over de stoep fietsen
- anders
- gebruik van mobiele telefoon tijdens fietsen
- te breed fietsen / niet aan de kant gaan voor inhalers
- door rood fietsen
- geen voorrang verlenen
- tegen het verkeer infietsen
- onverwachte (slinger)bewegingen
- overig

Anders =  
langzaam fietsen;  
onverwacht stil gaan staan;  
fietsen waar het niet mag

### Analyse vraag 15:

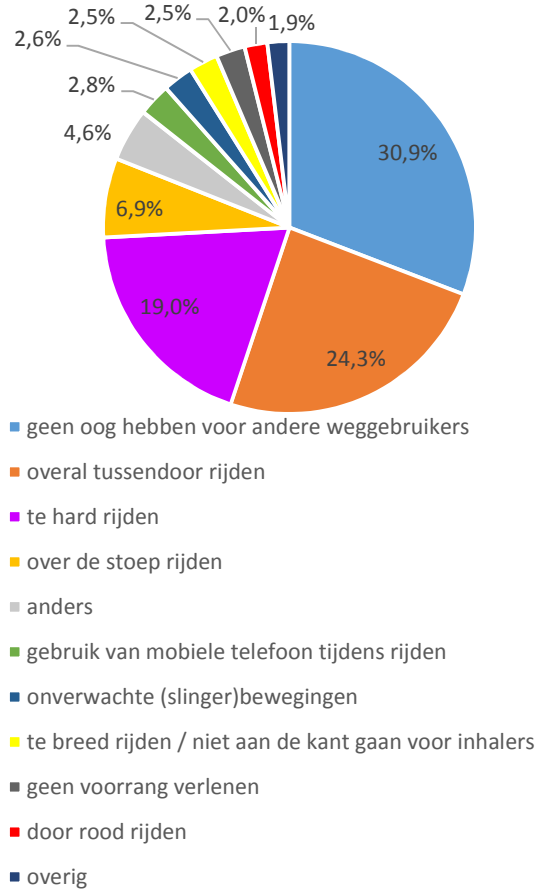
Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals overall tussendoor fietsen.

De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. overall tussendoor fietsen
3. over de stoep fietsen
4. anders
5. gebruik van mobiele telefoon tijdens fietsen

**16. Welk gedrag van berijders van een brommer/bromfiets/bromscooter en snorfiets/ snorscooter veroorzaakt uw ergernis?**

vraag 16 - ergerlijk gedrag brommers/  
bromfietsers/snorfietsers



Anders =  
stank;  
lawaai;  
roekeloos gedrag;  
last van alles (alle  
antwoorden).

**Analyse vraag 16:**

Bij deze vraag zijn twee categorieën vervoermiddelen samengenomen (brommer / bromfiets / bromscooter en snorfiets / snorscooter) bij de weergave van totalen, terwijl de plaats op de weg verschilt. De eerste categorie rijdt op de weg en de tweede op het fietspad. Dit zal de antwoorden hebben beïnvloed.

Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals overall tussendoor rijden.

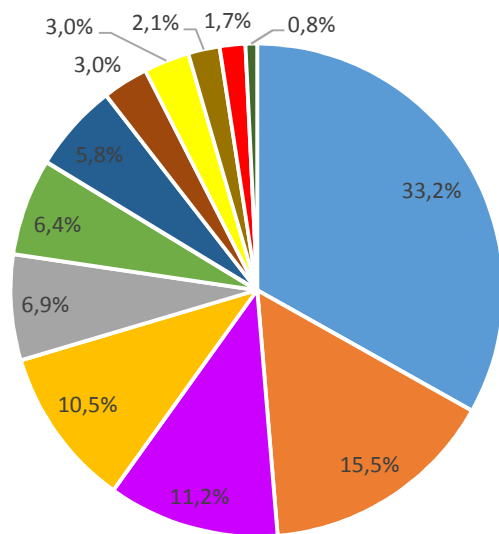
De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. overall tussendoor rijden
3. te hard rijden
4. over de stoep rijden
5. anders

De categorie Overig is een samenvoeging van: afsnijden (1,3%), geen afstand houden (0,2%), te langzaam rijden (0,1%), geen helm dragen (0,1%), weet niet (0,1%).

## 17. Welk gedrag van automobilisten veroorzaakt uw ergernis?

Vraag 17 - ergerlijk gedrag automobilisten



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- parkeren waar het niet mag
- te hard rijden
- geen voorrang verlenen
- anders
- afsnijden
- gebruik van mobiele telefoon tijdens rijden
- geen afstand houden
- te langzaam rijden
- onverwachte (slinger)bewegingen
- door rood rijden
- weet niet

Anders =  
stank;  
lawaai;  
roekeloos gedrag;  
last van alles (alle  
antwoorden).

### Analyse vraag 17:

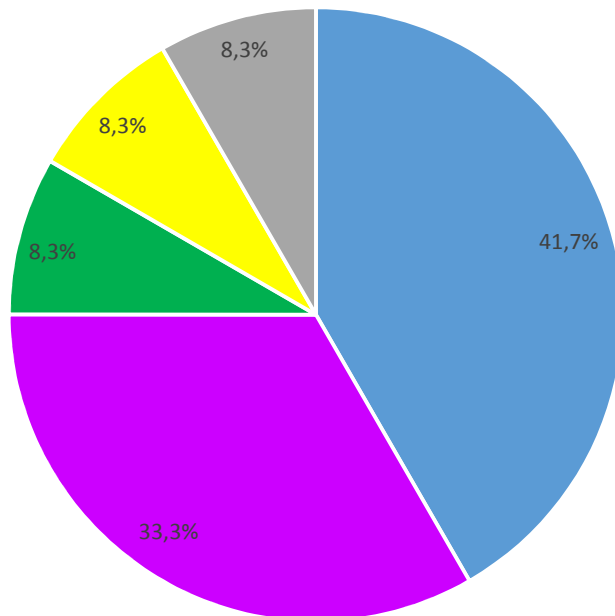
Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals parkeren waar het niet mag.

De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. parkeren waar het niet mag
3. te hard rijden
4. geen voorrang verlenen
5. anders

## 18. Welk gedrag van motorrijders veroorzaakt uw ergernis?

Vraag 18 - ergerlijk gedrag motorrijders



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- te hard rijden
- onverwachte (slinger)bewegingen
- afsnijden
- anders

Anders =  
stank;  
lawaai;  
roekeloos gedrag;  
last van alles (alle  
antwoorden).

### Analyse vraag 18:

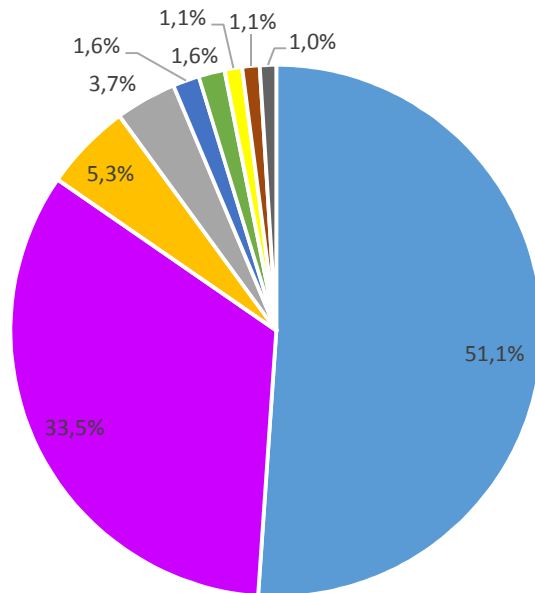
Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals onverwachte slingerbewegingen.

De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. te hard rijden
3. onverwachte (slinger)bewegingen
4. afsnijden
5. anders

**18b. Welk gedrag van bestuurders van een scootmobiel veroorzaakt uw ergernis?**

Vraag 18b - ergerlijk gedrag bestuurders scootmobiel



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- te hard rijden
- onverwachte (slinger)bewegingen
- anders
- geen afstand houden
- te langzaam rijden
- geen voorrang verlenen
- afsnijden
- overig

Anders =  
onzekerheid;  
onervarenheid.

**Analyse vraag 18b:**

Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals onverwachte slingerbewegingen.

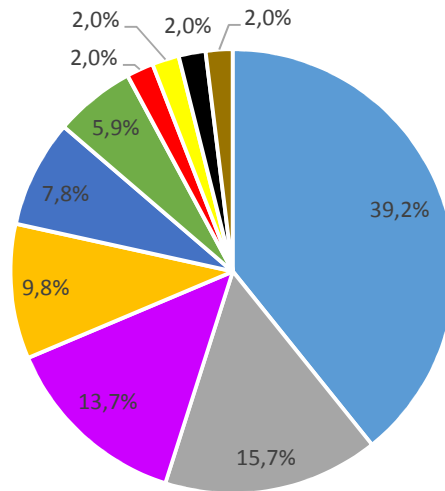
De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. te hard rijden
3. onverwachte (slinger)bewegingen
4. anders
5. geen afstand houden

De categorie Overig is een samenvoeging van: parkeren waar het niet mag (0,5%) en weet niet (0,5%).

## 19. Welk gedrag van een ov-bestuurder veroorzaakt uw ergernis?

Vraag 19 - ergerlijk gedrag ov-bestuurders



- geen oog hebben voor andere weggebruikers
- anders
- te hard rijden
- afsnijden
- weet niet
- geen voorrang verlenen
- door rood rijden
- geen afstand houden
- te langzaam rijden
- onverwachte (slinger)bewegingen

Anders =  
omvang;  
dominant rijgedrag.

### Analyse vraag 19:

Het antwoord 'Geen oog hebben voor andere weggebruikers' is een vrij ruim begrip (container begrip), want de andere antwoorden hebben overlap met 'geen oog hebben voor', zoals afsnijden. Dit 'afsnijden' geldt alleen voor bussen. Een tram en metro kunnen niet afsnijden, omdat ze altijd in een vaste baan rijden.

Opvallend is dat bij ergerlijk gedrag OV-bestuurders relatief veel respondenten met 'anders, namelijk...' hebben geantwoord. Bij de antwoorden komt vooral de omvang van de bus naar voren.

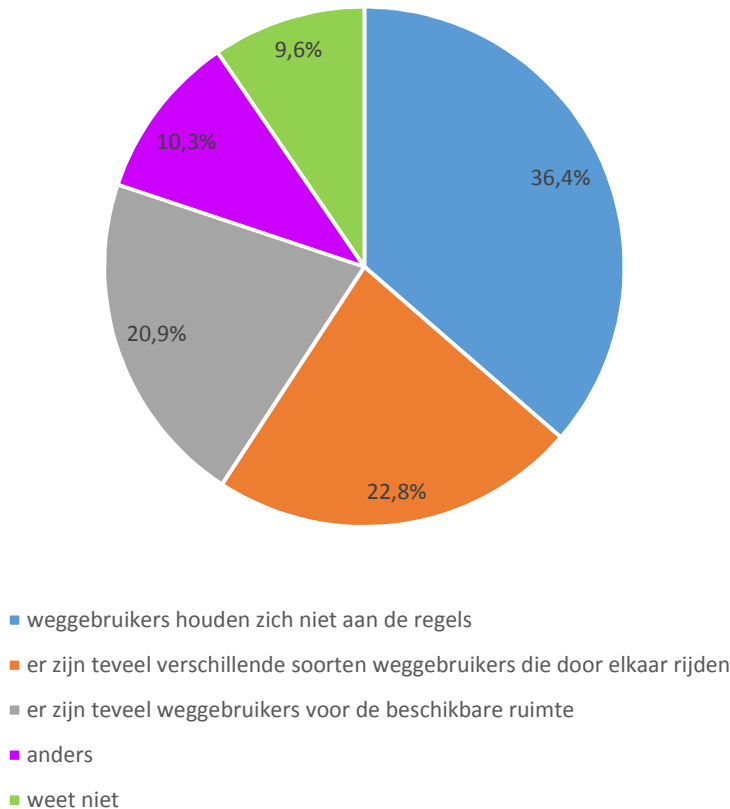
De top 5:

1. geen oog hebben voor andere weggebruikers
2. anders
3. te hard rijden
4. afsnijden
5. weet niet

## AANPAKKEN VERKEERSPROBLEMATIEK

20. We hebben het zojuist gehad over ergernissen die u in het verkeer kunt tegenkomen. We willen u vragen om nu vanaf een afstand te kijken naar de verkeersproblemen in de binnenstad. Wat is volgens u de kern van de verkeersproblemen in de binnenstad?

vraag 20 - kern van de verkeersproblemen



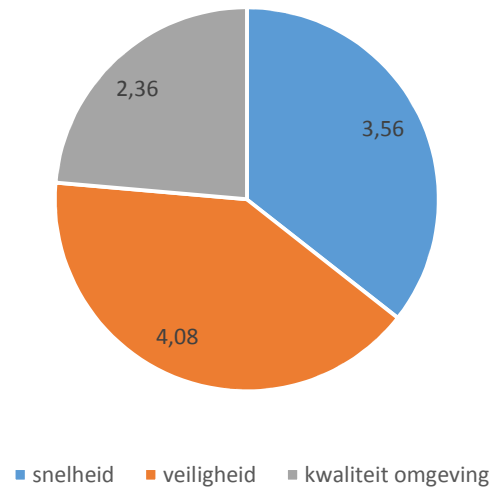
Anders =  
beleid sluit niet aan op gebruik;  
mentaliteit;  
er zijn geen problemen;  
binnensteden moeten autovrij;  
meer en goedkoper parkeren.

### Analyse vraag 20:

Het feit dat weggebruikers zich niet aan de regels houden, wordt door de respondenten als voornaamste reden van de verkeersproblematiek genoemd. Dit probleem betreft een gedragsprobleem. De tweede en derde reden voor verkeersproblemen (te veel verschillende soorten weggebruikers die door elkaar rijden en te veel weggebruikers voor de beschikbare ruimte) zijn kwesties waarbij het ontwerp van de weg (de verdeling van de ruimte voor de verschillende verplaatsingswijzen) van invloed kan zijn. De ontwerpmethodiek voor steden die de ANWB laat ontwikkelen zal zich vooral hierop richten. Als we de tweede en derde reden optellen dan zien we dat dit samen als een groter probleem wordt ervaren (43,7%) dan het gedragsprobleem (36,4%).

**21. Als de gemeente extra geld kan investeren om de verkeersproblematiek in de binnenstad aan te pakken, hoe moeten zij dat volgens u dan besteden? U kunt 10 punten verdelen over onderstaande thema's. Het aantal punten moet optellen tot 10. Hoe zou u die punten verdelen?**  
*Toelichting: de weergegeven cijfers in het cirkeldiagram zijn per thema (segment) de gemiddelden van het totaal aantal punten dat respondenten hebben toegekend aan dat thema.*

vraag 21 - wat vindt u het belangrijkste bij het oplossen van de verkeersproblemen?



**Analyse vraag 21:**

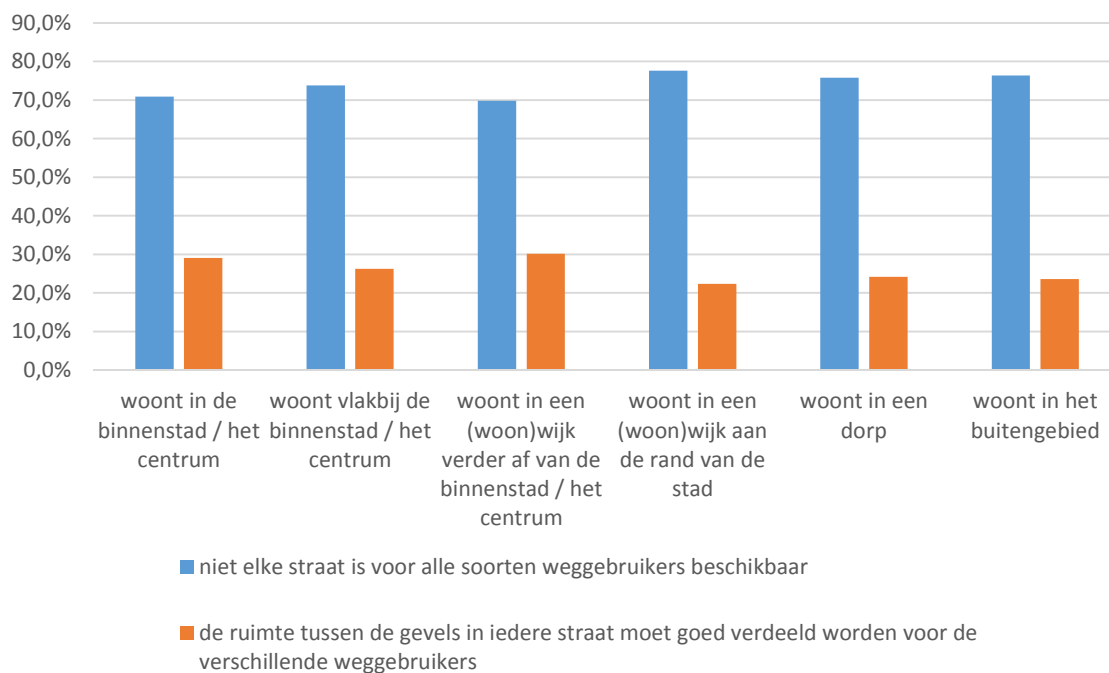
Investeren in veiligheid is door respondenten het vaakst aangegeven als de belangrijkste bijdrage aan oplossingen voor de verkeersproblematiek. Op de tweede plaats volgt investeren in het verbeteren van de snelheid (doorstroming, beter doorrijden), en op de derde plaats investeren in de kwaliteit van de omgeving.



**22. Soms is het in de (binnen)stad erg druk met veel verschillende soorten weggebruikers, terwijl de straten te smal zijn om elke weggebruiker een eigen rijbaan te geven. Een mogelijke oplossing is dat niet alle weggebruikers overal mogen komen. Hierdoor is de doorstroming beter, maar moeten deel van de weggebruikers soms omrijden. Een andere mogelijke oplossing is om sommige straten anders in te delen, zodat iedereen er voldoende ruimte heeft. Soms moeten dan ook de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers kleiner worden, om iedereen veiliger aan het verkeer te kunnen laten deelnemen.**

**Welke van onderstaande situaties heeft uw voorkeur?**

vraag 22 - welke situatie heeft uw voorkeur?



**Analyse vraag 22:**

Opvallend in deze uitkomst is dat bijna 75% van de respondenten duidelijk aangeeft, ongeacht woonplek, dat niet elke straat beschikbaar hoeft te zijn voor alle soorten weggebruikers. Deze manier van scheiden en dirigeren van bepaalde verkeersdeelnemers, is een van de variabelen waarmee gewerkt zal worden in de ontwerpmethodiek, die de ANWB laat ontwikkelen voor het beter inrichten van de ruimte en routes voor het verkeer in steden.

### 23. Wat doet u zelf wel eens als u zich lopend verplaatst in de stad?

Aan welk ongewenst gedrag maakt u zich zelf wel eens schuldig als u zich <b>lopend</b> verplaatst <b>in</b> de stad?	Voetgangers
Geen oog hebben voor andere weggebruikers	3%
Overall tussendoor lopen	31%
Op de weg lopen waar dat niet mag	18%
Door rood lopen	32%
Geen van de genoemde	42%

#### Analyse vraag 23:

42% zegt zich aan geen van deze overtredingen schuldig te maken. De rest aan één of meer. Geen oog hebben voor weggebruikers herkennen de voetgangers niet bij zichzelf, maar door rood lopen, overall tussendoor lopen en lopen waar dat niet mag wordt wel (h)erkend. Zie ook grafiek bij vraag 14.

### 24. Wat doet u zelf wel eens als u zich verplaatst per fiets in de stad?

Aan welk ongewenst gedrag maakt u zich zelf wel eens schuldig als u zich <b>per fiets</b> verplaatst <b>in</b> de stad?	Gewone fietsers totaal	Fietsers <30 jaar	Elektrische fietsers
geen van de genoemde	34%	25%	47%
geen oog hebben voor andere weggebruikers	2%	0%	2%
overall tussendoor fietsen	26%	38%	20%
over de stoep fietsen	35%	63%	25%
gebruik van mobiele telefoon tijdens fietsen	7%	38%	4%
te breed fietsen / niet aan de kant gaan voor inhalers	4%	0%	6%

#### Analyse vraag 24

Naarmate men ouder wordt, gedraagt met zich naar eigen zeggen netter op de fiets. Met name het gebruik van de mobiele telefoon is iets dat volgens deze fietsers nauwelijks voorkomt boven de 50 jaar. Ook over de stoep fietsen neemt, volgens de respondenten, af met de leeftijd.

### 25. Wat doet u zelf wel eens als u zich verplaatst per brommer/bromfiets/bromscooter in de stad?

*Toelichting: deze vraag kan niet worden beantwoord, omdat het aantal respondenten 6 is en op basis van dit aantal geen representatieve uitspraken kunnen worden gedaan.*

## 26. Wat doet u zelf wel eens als u zich verplaatst per auto in de stad?

Aan welk ongewenst gedrag maakt u zich zelf wel eens schuldig als u zich <i>per auto</i> verplaatst <u>in</u> de stad?	Automobilisten
geen van de genoemde	48%
geen oog hebben voor andere weggebruikers	2%
parkeren waar het niet mag	11%
te hard rijden	26%
geen voorrang geven	5%
te langzaam rijden	10%
geen afstand houden	15%

### Analyse vraag 26

Ook hier zien we dat 'geen oog hebben voor medeweggebruikers' iets is wat men in anderen ziet maar in het eigen gedrag helemaal niet. De helft van de automobilisten vindt het eigen gedrag nagenoeg foutloos. Ook hier zegt men minder fout te doen naarmate de respondent ouder is. Te langzaam rijden is iets wat met name in de groep 30-64 jaar wordt genoemd en minder in de groep 65+.