

# Beleidsopties waarderen vanuit brede welvaart

## Resultaten van een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)

November 2024



Vervoerregio  
Amsterdam



**POPULYTICS**

What would you do?

# Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam

## Auteurs

Martijn de Vries (martijn@populytics.nl)  
Niek Mouter (niek@populytics.nl)  
Aylin Munyasya (aylin@populytics.nl)  
Charlotte Tuit (charlotte@populytics.nl)

## Datum

18 November 2024

## Status

Eindrapport

## Contact

Populytics b.v.  
Frambozenweg 139  
2321 KA Leiden  
[info@populytics.nl](mailto:info@populytics.nl)  
[www.populytics.nl](http://www.populytics.nl)



# Inhoudsopgave

## Hoofddresultaten

<u>Aanleiding en onderzoeksvragen</u>	4
<u>PWE methode</u>	8
<u>Resultaten onderzoeksvraag</u>	12
<u>Resultaten wetenschappelijk deel</u>	17

## Bijlagen: Aanvullende informatie

<u>Bijlage A: Theoretische achtergrond</u>	22
<u>Bijlage B: Ontwerp van de PWE</u>	25
<u>Bijlage C: Kwalitatieve analyse van de PWE</u>	29
<u>Bijlage D: Uitsplitsing keuzes naar modaliteit en regio</u>	35

# Hoofdresultaten

The background features a dark blue gradient with several overlapping, semi-transparent blue shapes. A prominent white arrow points from the left towards the right, starting from the bottom left and extending towards the top right. The overall aesthetic is clean and modern.

# Aanleiding en onderzoeksvragen

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards. This shape is set against a lighter blue background. The overall composition is minimalist and modern.

# Aanleiding en methode

## Achtergrond

De Vervoerregio Amsterdam heeft in 2023 haar nieuwe beleidskader vastgesteld waarmee zij aanstuurt op het bevorderen van brede welvaart. De Vervoerregio hanteert hierbij het raamwerk van PBL (2021), dat vier brede welvaart dimensies onderscheidt waaraan mobiliteitsbeleid kan bijdragen: **bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid** en **duurzaamheid**. De Vervoerregio (2023a) voegt hier nog een vijfde dimensie aan toe: **inclusiviteit**. Bij het vaststellen van dit beleidskader heeft de Vervoerregio (2023b) meteen een aantal mogelijke indicatoren voor deze vijf brede welvaart dimensies geïnventariseerd. Er is inmiddels een eerste beeld van hoeveel informatie er al beschikbaar is. Maar er zijn ook vervolgvragen ontstaan over hoe de Vervoerregio kan sturen op brede welvaart.

## Kennisvragen

Concreet vraagt de Vervoerregio zich af hoe indicatoren gebruikt kunnen worden om **brede welvaartsafwegingen binnen projecten** te maken (bijvoorbeeld bij infrastructuur projecten de afweging tussen doorstroming voor het openbaar vervoer en de ruimte voor groenvoorzieningen) en om **brede welvaart afwegingen tussen projecten** te maken (bijvoorbeeld de keuze tussen investeren in infrastructuur voor de fiets, het openbaar vervoer of de auto). Om hier meer grip op te krijgen heeft de Vervoerregio dit onderzoek uitgevoerd in samenwerking met onderzoekers van Populytics en de TU Delft.

## Methode: Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)

Om deze kennisvragen te beantwoorden is er een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd. Dit is een methode die steeds vaker gebruikt worden voor online burgerparticipatie, waarbij inwoners als het ware op de stoel van de beleidsmaker worden gezet en hen wordt vervolgens gevraagd om advies te geven over een specifiek beleidsvraagstuk door keuzes te maken en deze te motiveren. Deze methode heeft in de afgelopen jaren veelbelovende inzichten opgeleverd in hoe burgers brede welvaart afwegingen maken en is bijvoorbeeld in het kader van de Lelylijn ingezet voor het maken van een brede welvaart evaluatie.\*

Op de volgende pagina introduceren we de onderzoeksvragen die in dit onderdeel centraal staan.



\* De Vries, M.O., Mouter, N, de Boer, L. (2023). Hoe breng je brede welvaart in de praktijk? Een voorbeeld van de Participatieve Waarde Evaluatie over de Lelylijn. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk in Utrecht.

# Onderzoeksvraag

## In hoeverre is de PWE een effectief middel om inwoners te betrekken bij het maken van waarden gedreven beleidskeuzes tussen projecten van de Vervoerregio?

In PWEs voor de energietransitie is gebleken dat PWE een effectief middel is om als overheid waarden gedreven beleid te maken op basis van input van inwoners.<sup>1</sup> In hoeverre de methode ook voor dit doeleinde kan worden ingezet binnen de Vervoerregio is nog onduidelijk. In dit onderzoek kijken we daarom naar in welke mate (diverse groepen) inwoners PWE een fijne methodiek vinden om hun waarden over mobiliteitsbeleid van de Vervoerregio te uiten. Ook onderzoeken we in hoeverre een PWE relevante informatie voor beleidsmakers oplevert over de voorkeuren en waarden die inwoners hebben over mobiliteitsbeleid.

Een specifieke, wetenschappelijke subvraag voor dit experiment is als volgt: In hoeverre kan de PWE worden ingezet om specifieke projecten te evalueren in lijn met de vijf brede welvaartsthema's? Op basis van de PWE die in 2017 voor de Vervoerregio is uitgevoerd weten we dat deelnemers met name fiets- en voetganger prioriteren, in plaats van autoprojecten.<sup>2</sup> Het is echter nog onduidelijk in welke mate de PWE kan worden gebruikt om specifieke projecten van de Vervoerregio te evalueren op basis van hoe projecten scoren op de vijf samenhangende thema's van het nieuwe beleidskader: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit. Daarom onderzoeken we met dit experiment ook of de PWE methode kan worden gebruikt om te achterhalen hoe inwoners de vijf brede welvaartsdoelen prioriteren. En of de PWE methode kan worden gebruikt om met keuzemodellen vast te stellen hoeveel publiek geld de Vervoerregio volgens inwoners moet besteden om projecten te realiseren die leiden tot een verbetering van bereikbaarheid, verkeersveiligheid of inclusiviteit?

<sup>1</sup> Mouter, N., Shortall, R.M., Spruit, S.L., Itten, A.V. (2021). Including young people, cutting time and producing useful outcomes: Participatory value evaluation as a new practice of public participation in the Dutch energy transition. *Energy Research & Social Science*, 75, 101965. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.101965>.

<sup>2</sup> Mouter, N., Koster, P., Dekker, T. (2021). Contrasting the recommendations of participatory value evaluation and cost-benefit analysis in the context of urban mobility investments. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 144, 54-73. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.12.008>.

# De PWE methode

**Participatieve  
Waarde  
Evaluatie**



# In een PWE zitten deelnemers 20 minuten op de stoel van een politicus, bestuurder of beleidsmaker

## Stap 1

Deelnemers zien de belangrijkste beleidsopties

Of waardes en principes die beleid richting kunnen geven



## Stap 2

Maar er zijn beperkingen, zoals een budget of beleidsdoelen

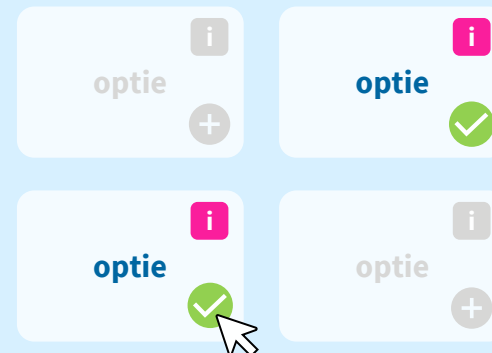
Niet alles kan, niet overal, niet tegelijk



## Stap 3

Deelnemers moeten kiezen. Wat zouden ze doen als ze in jouw schoenen staan?

Ze ervaren jouw dilemma



## Stap 4

Deelnemers motiveren hun keuzes.

Je hoort wat ze zorgen baart en welke kansen ze zien

Motiveer alstublieft uw keuze

A white rounded rectangular box containing a text input field with a thin border.

# Hoe werkt deze PWE?

In de PWE kregen deelnemers 19 projecten van de Vervoerregio te zien (niet alle opties zijn zichtbaar). Aan de rechterkant zagen zij de effecten van hun keuzes op de kosten en vijf brede welvaart effecten. Door op de roze i-knoppen te klikken zien deelnemers extra informatie over de projecten (zie voorbeeld fietsverbinding Ipendam).

## Twee ontwerpstappen

### Stap 1: Mogelijke effecten inschatten

Experts van de Vervoerregio Amsterdam hebben voor alle projecten mogelijke effecten ingeschat (zie bijlage B).

### Stap 2: Verschillende versies maken

De effecten van de projecten verschilde tussen verschillende versies. Hierdoor kunnen we met econometrische modellen inschatten hoe deelnemers de (effecten op) de brede welvaart indicatoren afwegen.

Zie bijlage B voor meer informatie over het ontwerp.

The screenshot displays a user interface for selecting transport projects. At the top, it asks 'Welke projecten moet de Vervoerregio Amsterdam volgens jou kiezen?' and instructs users to use '+' buttons to select projects. There are two buttons: 'Sorteer' and 'Vergelijk'. Below, several project cards are shown, each with a description, a cost, and a '+' button. A modal window is open for the project 'Verbinding voor fietsers over het water bij Ipendam aanleggen', showing a map of the area and a description of the project. On the right side, there are sections for 'Beperkingen' (Costs) with a gauge showing €0, and 'Overige effecten' (Other effects) listing various impacts like 'Aantal mensen dat binnen 15 minuten belangrijke voorzieningen kan bereiken' and 'Aantal zwaargewonden per jaar'.

**Welke projecten moet de Vervoerregio Amsterdam volgens jou kiezen?**  
Gebruik de + knoppen om opties te selecteren.

Sorteer ▾ Vergelijk ⇄

- Aanleggen van een nieuwe Hoogwaardige OV verbinding (over een deels vrije busbaan) tussen Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol**  
€ 40.000.000
- Doorstroming openbaar vervoer in Purmerend verbeteren**  
€ 4.000.000
- Verbinding voor fietsers over het water bij Ipendam aanleggen**  
€ 12.000.000
- Actie voor duurzaam reisgedrag onder werkgevers uitzetten**  
€ 240.000
- 1.000 Deelfietsen aanbieden**
- Stationsgebouw Duivendrecht verbeteren**
- Begeleiders aanbieden voor mensen die moeite hebben om met het openbaar vervoer te reizen**  
€ 7.860.000

**Verbinding voor fietsers over het water bij Ipendam aanleggen**

**Wat houdt dit project in?**  
Bij Ipendam vaart een pontje over het Noord-Hollands Kanaal. Reizigers tussen Ipendam en Landsmeer en verder maken hier gebruik van. Dit pontje is geen soepele manier om te reizen. Je bent afhankelijk van de vaartijden van de pont en moet je reis daarop aanpassen. Als je dit project kiest dan leggen we een brug aan voor fietsers en voetgangers, zodat zij makkelijker en zonder vooraf te hoeven plannen naar de overkant kunnen.

**Waar is dit project?**

**Beperkingen**  
Kosten  
€ 0  
Met deze keuzes heb je nog geld over

**Overige effecten**  
Aantal mensen dat binnen 15 minuten belangrijke voorzieningen kan bereiken  
0 mensen meer  
Aantal zwaargewonden per jaar  
0 zwaargewonden minder  
Aantal ritten per dag met het openbaar vervoer, de fiets, of lopend in plaats van met de auto  
0 ritten meer  
Aantal mensen dat overlast ervaart van verkeer in hun omgeving  
0 mensen minder  
Aantal mensen dat het openbaar beter kan bereiken, begrijpen of gebruiken  
0 mensen meer

# Dataverzameling PWE-raadpleging

Tussen 16 mei 2024 en 13 juni 2024 deden 2.868 inwoners in de Vervoerregio Amsterdam mee aan de PWE raadplegingen

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en deelregio

	Aandeel Vervoerregio*	PWE Panel (representatief) (N=2013)	PWE Open (N=855)
<b>Geslacht</b>			
Vrouw	47.8%	48.2%	29.5%
Man	52.2%	50.4%	66.5%
Anders / zeg ik liever niet		1.3%	4.0%
<b>Leeftijd</b>			
18 tot 25 jaar	17.2%	8.5%	5.6%
25 tot 34 jaar	23.3%	20.0%	17.0%
35 tot 44 jaar	18.8%	26.0%	18.5%
45 tot 54 jaar	15.8%	14.9%	18.2%
55 tot 64 jaar	14.8%	13.3%	17.5%
65 en ouder	10.2%	17.2%	21.9%
<b>Opleiding</b>			
Basisschool, mbo 1, havo/vwo-onderbouw	22.1%	15.4%	3.4%
Vmbo, havo/vwo-bovenbouw, mbo 2-4	30.2%	34.8%	13.7%
Hbo, universiteit	47.7%	49.0%	80.4%
<b>Gebieden</b>			
Amsterdam	58.9%	49.5%	25.4%
Amstelveen	19.5%	24.4%	10.6%
Zaanstreek-Waterland	21.6%	24.9%	18.4%
Buiten de Vervoerregio		0.01%	43.4%

## Uitleg

In totaal zijn 2.013 deelnemers geworven via een betaald panel. Deze panel steekproef is vervolgens gewogen op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding zodat deze representatieve afspiegeling vormt van de populatie in de Vervoerregio.

Er hebben ook 855 deelnemers meegedaan via een open link naar de PWE, die via diverse kanalen van de Vervoerregio is verspreid. Deze steekproef is niet representatief voor de populatie van de Vervoerregio: vrouwen, jongeren en lager opgeleiden zijn sterk ondervertegenwoordigd.

# Resultaten onderzoeksvraag

In hoeverre is de PWE een effectief middel om inwoners te betrekken bij het maken van waarden gedreven beleidskeuzes tussen mobiliteitsprojecten van de Vervoerregio?

# Gedrag- en herinrichting projecten worden het vaakst gekozen

## Descriptieve resultaten (gemiddelde inzet)

### Inzichten

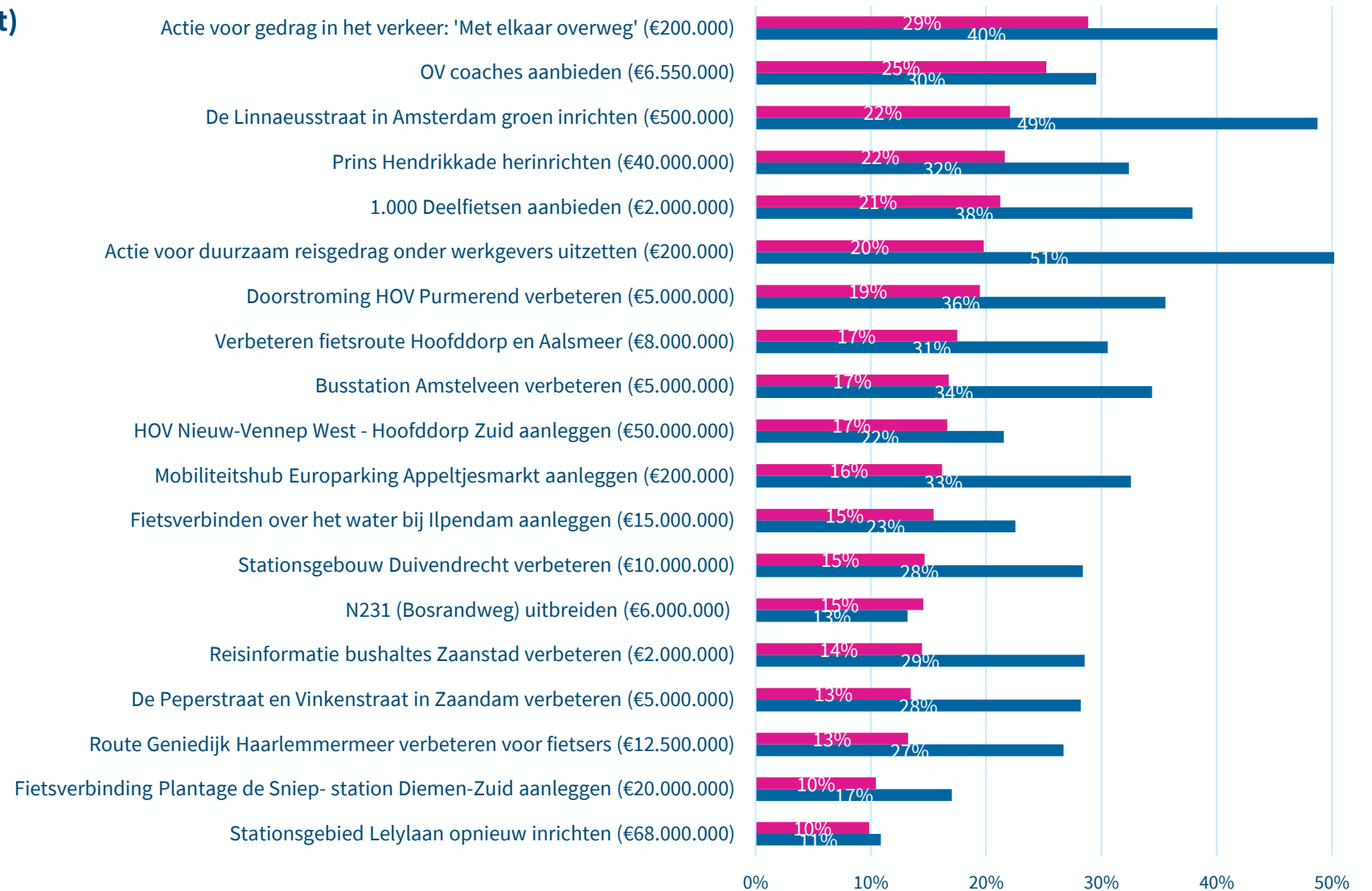
De grafiek hiernaast laat zien door welk percentage van de deelnemers de projecten zijn gekozen in beide versies van de PWE.

### De rangschikking van de projecten is hetzelfde in de panel en open PWE.

- De goedkope projecten worden in beide PWEs relatief vaak gekozen. Dit zijn vaak gedragsprojecten.
- Van de dure projecten wordt in beide PWEs de Prins Hendrikkade herinrichten relatief vaak gekozen.

### In de panel PWE worden alle projecten minder vaak gekozen dan in de open PWE.

- Het valt op dat deelnemers aan de gesloten PWE vaker een klein deel van het beschikbare budget uitgeven.
- Hiervoor zijn verschillende verklaringen (zie pagina 16-19).



Panel

Open



# Deelnemers baseren keuzes op een breed scala aan overwegingen

## Inzichten

Nadat deelnemers gekozen hadden welke projecten zij aan de Vervoerregio adviseren konden ze hun keuzes toelichten.

Voor verschillende type projecten hebben we de motivaties van 200 deelnemers geanalyseerd. Hieruit blijkt dat deelnemers verschillende waarden meewegen bij het maken van keuzes.

**Behalve bij autoprojecten noemen deelnemers een breed scala aan motivaties voor hun keuzes.**

**Bij autoprojecten noemen deelnemers met name efficiëntie en betrouwbaarheid overwegingen.**

Zie bijlage E voor een uitgebreider overzicht van de analyses van de argumenten.



Voor fietsprojecten worden heel veel verschillende motivaties gegeven. Deelnemers noemen dat fietsen duurzaam is en goed voor de **gezondheid**. Verder wordt vaak genoemd dat verbeterde fietsverbindingen de **verkeersveiligheid** kunnen bevorderen. Of in het algemeen kunnen bijdragen aan een **prettige beleving** op de fiets.



Deelvervoer wordt door deelnemers met name als een **duurzame** oplossing gezien die ook bijdraagt aan **minder drukte** op de weg. Ook zien deelnemers het als manier om de **mobilititeit te vergroten** van mensen die (zonder auto) in drukke, stedelijke gebieden leven.



Deelnemers noemen met name betrouwbaarheid en efficiëntie als motivatie om voor auto projecten te kiezen.



**Duurzaamheid** is een belangrijke motivatie om te kiezen voor zowel OV voorzieningen (stations) en OV verbindingen. Verder zijn **veiligheid** en **comfort** belangrijke redenen om voor OV voorzieningen te kiezen. Terwijl **bereikbaarheid** en **efficiëntie** vaak worden genoemd voor het verbeteren van OV verbindingen.



Bij herinrichtingprojecten die grotendeels zijn gericht op voetgangers en fietsers zoals de Prins Hendrikkade wordt vooral **verkeersveiligheid** als motivatie genoemd. Voor groene herinrichtingprojecten zoals de Linnaeusstraat in Amsterdam worden met name **duurzaamheid** en de **leefomgeving** als motivatie genoemd.

# In hoeverre kunnen gemeenschappelijke waarden van inwoners worden vastgesteld op basis van de PWE?

**De PWE laat zien dat inwoners en reizigers allerlei waarden meewegen als ze advies geven over projecten van de Vervoerregio, behalve bij autoprojecten.**

- **Auto:** noemen met name betrouwbaarheid en efficiëntie als motivatie om voor auto projecten te kiezen
- **Deelvervoer:** Deelvervoer wordt door deelnemers met name als een duurzame oplossing gezien die ook bijdraagt aan minder drukte op de weg. Ook zien deelnemers het als manier om de mobiliteit te vergroten van mensen die (zonder auto) in drukke, stedelijke gebieden leven.
- **Openbaar vervoer:** Duurzaamheid is een belangrijke motivatie om te kiezen voor zowel OV voorzieningen (stations) als OV verbindingen. Verder zijn veiligheid en comfort belangrijke redenen om voor OV voorzieningen te kiezen. Terwijl bereikbaarheid en efficiëntie vaak worden genoemd voor het verbeteren van OV verbindingen
- **Fiets:** Voor fietsprojecten worden heel veel verschillende motivaties gegeven. Deelnemers noemen dat fietsen duurzaam is en goed voor de gezondheid. Verder wordt vaak genoemd dat verbeterde fietsverbindingen de verkeersveiligheid kunnen bevorderen. Of in het algemeen kunnen bijdragen aan een prettige beleving op de fiets.
- **Voetganger/groene herinrichting:** Bij herinrichtingprojecten die grotendeels zijn gericht op voetgangers en fietsers zoals de Prins Hendrikkade wordt vooral verkeersveiligheid als motivatie genoemd. Voor groene herinrichtingprojecten zoals de Linnaeusstraat in Amsterdam worden met name duurzaamheid en de leefomgeving als motivatie genoemd.

**Behalve deze waarden hebben verschillende achtergrondkenmerken invloed op de voorkeuren van inwoners**

Op basis van statistische analyses zijn er correlaties te herkennen tussen de voorkeuren en verschillende achtergrondkenmerken. Zo zien we dat sommige deelnemers vaker projecten kiezen gericht op een modaliteit die ze zelf 1x per week of vaker gebruiken en valt op sommige deelnemers vaker projecten dichtbij hun woonlocatie kiezen (bijlage D). Maar sommige deelnemers kiezen juist projecten op basis van een specifieke waarden en overtuigingen over hoe een mobiliteitssysteem eruit moet zien (p.13). Er zijn geen significante verschillen tussen de keuzes van deelnemers met verschillende demografische kenmerken (opleidingsniveau, gender en leeftijd).

Het is niet gelukt om met keuzemodellen te bepalen hoe (bepaalde subgroepen) deelnemers de brede welvaart indicatoren en kosten meewegen bij het maken van hun keuzes. Vanaf pagina 27 gaan we hier verder op in.

# Verschillende ervaringen

Over het algemeen wordt de PWE positief beoordeeld, maar er zijn opvallende verschillen tussen de deelnemers aan de open en panel PWE.

Paneldeelnemers beoordelen de PWE minder positief dan deelnemers aan de open raadpleging. Zij geven de PWE gemiddeld een 7,6, terwijl deelnemers aan de open PWE gemiddeld een 8,1 geven.

**Minder paneldeelnemers vinden de vraag die in de PWE is voorgelegd belangrijk om hun mening over te geven.**

- Van de paneldeelnemers vindt 79% het een belangrijk onderwerp.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging vindt 95% het onderwerp belangrijk om hun mening over te geven.

**Ook vinden minder paneldeelnemers dat dit soort PWE-raadplegingen vaker moeten worden gedaan.**

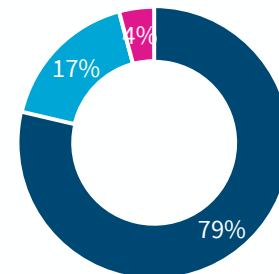
- Van de paneldeelnemers vindt 73% dat dit soort raadpleging vaker moeten worden gedaan.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging vindt 80% dat dit soort raadplegingen vaker moet worden gedaan.

**Bovendien vinden meer paneldeelnemers de PWE moeilijker te begrijpen dan deelnemers aan de open PWE.**

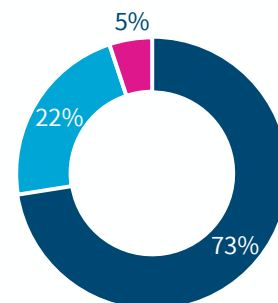
- Van de paneldeelnemers vindt 23% de raadpleging moeilijk te begrijpen.
- Bij de open raadpleging vindt 10% van de deelnemers het moeilijk te begrijpen.

## Panel data

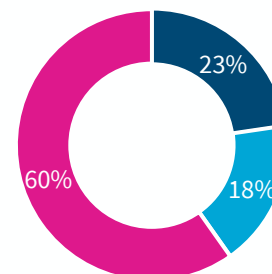
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



Er moeten vaker dit soort raadplegingen worden gedaan.

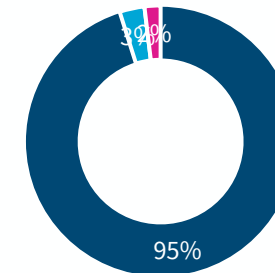


Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen

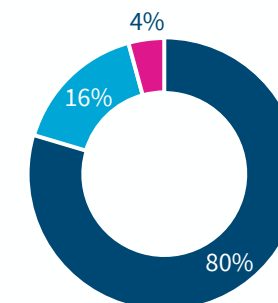


## Open data

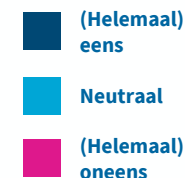
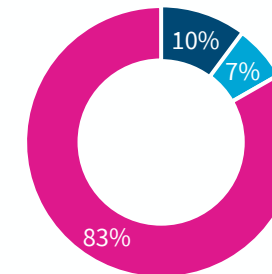
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



Er moeten vaker dit soort raadplegingen worden gedaan.



Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen





# **Resultaten wetenschappelijke subvraag**

**In hoeverre kan de PWE worden ingezet om specifieke projecten te evalueren in lijn met de vijf brede welvaartsthema's?**

# Geen significante PWE modelresultaten over hoe inwoners brede welvaart effecten afwegen bij hun keuzes

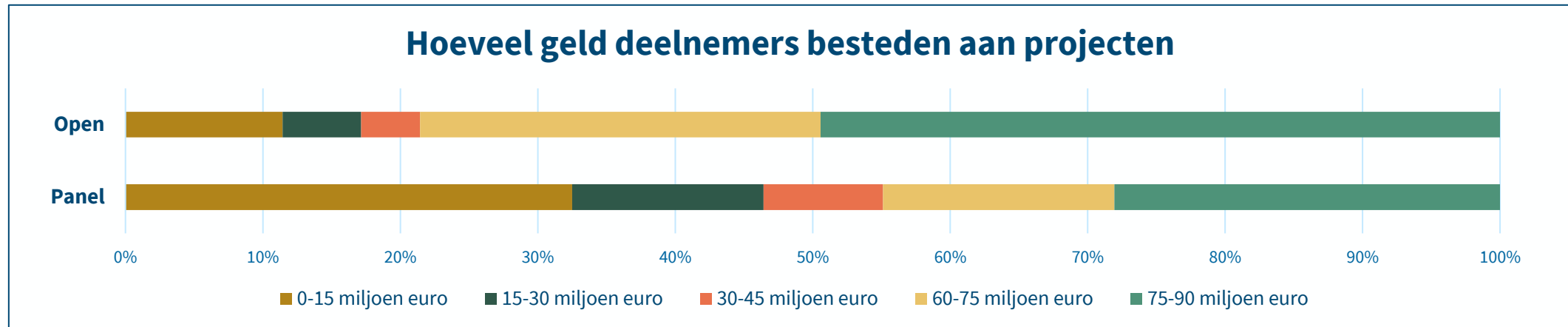
Met behulp van keuzemodellen is geprobeerd om te bepalen in hoeverre deelnemers de kosten en vijf brede welvaartindicatoren die meegenomen waren in het ontwerp (pagina 9) meewegen bij het maken van hun keuzes. Dit heeft echter geen significante resultaten opgeleverd. **We hebben dus niet kunnen bepalen in hoeverre deelnemers de brede welvaart indicatoren en kosten meewegen bij het maken van keuzes tussen projecten van de Vervoerregio in een PWE.** Hiervoor zijn verschillende verklaringen.

Tijdens deze studie hebben we geleerd dat de PWE keuzemodellen<sup>1</sup> niet geschikt zijn om meer dan 15 projecten tegelijkertijd af te wegen. Dan is er zeer veel rekenkracht nodig, wat niet mogelijk is met normale computers. Door de PWE keuzemodellen te herschrijven met Bayesian formules is er minder rekenkracht nodig en kon het model toch worden. Een herberekening van een vorig MCDEV model<sup>2</sup> leverde op deze manier dezelfde resultaten op. Desalniettemin leverde de PWE modellen geen significante resultaten op. Dit suggereert dat dit aan de data of het ontwerp van de PWE ligt. Hier gaan we op de volgende pagina's verder op in.

<sup>1</sup> De PWE gebruikt MCDEV modellen. Voor meer informatie hierover zie Dekker, T., Koster, P., Mouter, N. (2024). A micro-econometric framework for Participatory Value Evaluation. Journal of Choice Modelling, 52, Article 100507. <https://doi.org/10.1016/j.jocm.2024.100507>.

<sup>2</sup> Mouter, N., Jara, K.T., Hernandez, J.I. et al. (2021). Stepping into the shoes of the policy maker: Results of a Participatory Value Evaluation for the Dutch long term COVID-19 strategy. Stepping into the shoes of the policy maker: Results of a Participatory Value Evaluation for the Dutch long term COVID-19 strategy. Soc Sci Med, 314:115430. doi: 10.1016/j.socscimed.2022.115430.

# Verschillende uitgavepatronen en invultijden



## **Deelnemers aan de open PWE geven meer geld uit aan projecten dan de panel deelnemers (zie grafiek).**

- In de panel PWE geeft ongeveer 50% van de deelnemers minder dan de helft van het beschikbare budget uit aan de projecten.
- In de open PWE geeft ongeveer 20% van de deelnemers minder dan de helft van het beschikbare budget uit aan de projecten.

## **Het lijkt erop dat panel deelnemers niet bereid waren om de tijd te nemen om alle 19 projecten af te wegen.**

- Panelleden deden gemiddeld 12 minuten over het invullen van de PWE.
- Deelnemers aan de open raadpleging doen gemiddeld 32 minuten over de PWE.

Dat de gemiddelde deelnametijd van de open PWE 32 minuten is (in plaats van gemiddeld 15-20 minuten in andere PWEs) suggereert dat deze PWE keuzetaak, bestaande uit 19 projecten, 5 brede welvaarteffecten en een kosteneffect waarschijnlijk te complex was voor deelnemers. Veel deelnemers aan de open PWE, die uit eigen initiatief deelnamen naar aanleiding van een bericht op de (sociale) media kanalen van de Vervoerregio, waren bereid om hier uitgebreid over na te denken. Veel deelnemers aan de panel PWE, die een kleine vergoeding kregen voor hun deelname, waren dat niet.

# Reflecties op het PWE ontwerp

## Een aantal ontwerpkeuzes hebben mogelijk bijgedragen aan de moeilijkheid van de PWE en aan de niet-significante modelresultaten

- In de PWE moesten deelnemers zowel korte als lange termijn projecten tegelijkertijd afwegen. Daarbij moesten deelnemers rekening houden met aanzienlijke verschillen in de (soort) kosten (bijvoorbeeld grote eenmalige uitgaven en kleine variabele uitgaven).
- In de PWE komen projecten voor over een wijdverspreid gebied in plaats van een geconcentreerd gebied. Veel deelnemers geven aan projecten niet te kiezen omdat ze deze niet kennen of niet verwachten te gebruiken.

## Aanbevelingen voor het ontwikkelen van een repertoire aan participatie-instrumenten

Mogelijk was het maken van een afweging tussen verschillende mobiliteitsprojecten te ingewikkeld. Het lijkt erop dat deelnemers die niet uit eigen beweging of interesse meededen (de panel PWE) onvoldoende interesse hadden in het mobiliteitsvraagstuk om voldoende tijd te nemen voor de afweging tussen projecten. Mogelijk heeft daarom maar een klein deel van de paneldeelnemers het beschikbare budget uitgegeven aan projecten. Een vraag die voor verder onderzoek interessant kan zijn is of het wel mogelijk is om significante modelresultaten te krijgen door het aantal projecten te beperken, bijvoorbeeld tot 8.

## Aanbevelingen voor toekomstige PWEs

Andere PWEs suggereren dat wanneer projecten worden afgebakend binnen een concreet gebied, dit meer significante resultaten oplevert.\* Mogelijk had deze PWE voor de Vervoerregio meer significante resultaten opgeleverd als deze binnen een gemeente was uitgevoerd, omdat meer deelnemers dan bekend zijn met de projecten. Of als er minder verschillende modaliteiten of type projecten (korte vs. lange termijn of eenmalige grote investeringen vs. langdurige variabele kosten) waren opgenomen. Wat ook kan helpen is het interactiever maken van PWE keuzetaken. Bijvoorbeeld doordat de effecten van het wel of niet kiezen van concrete projecten meer visueel te laten zien aan de deelnemers als ze een project selecteren.

\*PWEs die wel significante modelresultaten opleverde:

- Mouter, N., Koster, P., & Dekker, T. (2021). Participatory value evaluation for the evaluation of flood protection schemes. *Water Resources and Economics*, 36, 100188.
- Mulderij, L.S., Hernandez, J.I., Mouter, N., Verkooijen, K.T., Wagemakers, A. (2021). Citizen preferences regarding the public funding of projects promoting a healthy body weight among people with a low income. *Social Science & Medicine* 280, 114015.
- Mouter N, Hernandez JI, Itten AV. (2021). Public participation in crisis policymaking. How 30,000 Dutch citizens advised their government on relaxing COVID-19 lockdown measures. *PLoS ONE* 16(5): e0250614.
- Mouter, N., Jara, K.T., Hernández, J.I. et al. (2022). Stepping into the shoes of the policy maker: Results of a Participatory Value Evaluation for the Dutch long term COVID-19 strategy. *Social Science & Medicine*, 314, 115430

# Bijlagen

The background features a dark blue gradient with several overlapping, semi-transparent blue shapes. A prominent white arrow points from the left towards the right, starting from the left edge and ending near the center of the frame.

# **Bijlage A: Theoretische achtergrond**

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain range or a jagged arrow pointing downwards. This shape is set against a lighter blue background. The overall composition is clean and modern.

# Theoretische achtergrond

De theoretische achtergrond van deze studie is uitgewerkt in een wetenschappelijk paper dat rond de vaststelling van dit beleidsrapport is ingediend. De title van dit paper luidt: 'The value of accessibility, health, safety, inclusion and sustainability: a public willingness to pay experiment.' Deze bijlage bespreekt de belangrijkste theoretische uitgangspunten. De bronnen staan in de paper.

Een belangrijke kritiek op bestaande evaluatiemethoden zoals de MKBA is dat veel brede welvaart effecten niet gemonetariseerd worden en alleen kwalitatief worden beschouwd (Beukers, 2015; Handy, 2008; Mackie et al., 2014; Mouter et al., 2015; 2019; Nicolaisen et al., 2017). Als gevolg hiervan hebben deze effecten vaak een zwakke positie in beoordelingsmethoden. Zo benadrukt Carson (2012) dat zonder een duidelijk begrip van de monetaire waarde van effecten van overheidsbeleid, besluitvormers gedwongen zijn arbitraire waarderingen te maken. Dat kan leiden tot onjuiste conclusies. De belangrijkste oorzaak voor de problemen bij het monetariseren van verschillende brede welvaart effecten van mobiliteitsbeleid ligt volgens verschillende wetenschappers aan de private betalingsbereidheidsbenadering die gangbaar is in de huidige MKBA praktijk (Ackerman en Heinzerling, 2014; Mouter en Chorus, 2016).

## Private betalingsbereidheid

De private betalingsbereidheidsbenadering houdt in dat positieve en negatieve effecten van overheidsprojecten worden omgezet in monetaire eenheden door te bepalen welk bedrag individuen bereid zijn te betalen uit hun privé-inkomen voor het realiseren van positieve (of voorkomen van negatieve) projecteffecten. Marktprijzen en surveymethoden (zoals hedonische prijsstudies en stated choice enquêtes) worden vaak gebruikt om schattingen te verkrijgen van de private betalingsbereidheid van individuen. De standaard empirische benadering die wordt gebruikt om de waarde van reistijdbesparingen van overheidsprojecten af te leiden, is bijvoorbeeld gebaseerd op (hypothetische) routekeuze-experimenten. Ook worden effecten van overheidsprojecten op landschap en geluidsoverlast gewaardeerd aan de hand van privébeslissingen die mensen nemen bij het kopen van een huis (bijv. Allen et al., 2015; Seo et al., 2014).

## Twee belangrijke beperkingen:

1. Een belangrijke reden waarom de private betalingsbereidheidsbenadering moeite heeft met het verkrijgen van monetaire waarden voor verschillende brede welvaart effecten is als volgt: Mensen zijn mogelijk niet bereid individueel bij te dragen aan een publiek goed omdat de impact van hun individuele bijdrage in hun ogen verwaarloosbaar is. Daarentegen kunnen mensen wel bereid zijn bij te dragen wanneer de hele gemeenschap dat doet, omdat de effecten van gecoördineerde inspanningen aanzienlijk kunnen zijn. Zo legt Nyborg (2000) uit dat de voorkeuren van een individu met *individuele verantwoordelijkheid* kunnen verschillen van een individu met *gedeelde verantwoordelijkheid*. Mensen kunnen collectief wel bereid zijn te betalen voor sociale effecten van overheidsbeleid, terwijl dat door collectieve actieproblemen mogelijk niet waarneembaar is via surveymethoden die een private betalingsbereidheidsbenadering hanteren. Stel bijvoorbeeld dat een individu wordt gevraagd of hij een bijdrage van 10 euro wil leveren aan een project dat gericht is op het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, met een totale kostprijs van 100 miljoen euro. Dit individu zou deze bijdrage kunnen afwijzen omdat de impact van zijn individuele bijdrage verwaarloosbaar is. Dezelfde persoon zou echter kunnen instemmen met een eenmalige uniforme belastingverhoging van 10 euro voor alle 10 miljoen huishoudens in het land om dit project te realiseren, omdat de impact van deze collectieve belastingverhoging aanzienlijk is.
2. Een tweede reden waarom de private betalingsbereidheidsbenadering moeite kan hebben met het verkrijgen van monetaire waarden voor een reeks sociale effecten is dat mensen geen (of slechts zeer beperkte) ervaring hebben met het afwegen van hun privé-inkomen tegen dergelijke effecten. Het kan bijvoorbeeld voor mensen zeer moeilijk zijn om hun private betalingsbereidheid uit te drukken voor de rechtvaardige verdeling van (effecten van) investeringen in mobiliteit of het bereiken van minimale toegankelijkheidsniveaus voor mensen met een beperking, aangezien ze geen ervaring hebben met het afwegen van deze effecten tegen hun eigen inkomen in dagelijkse keuzes. Dergelijke problemen gelden niet voor effecten zoals reistijdbesparingen en verkeersveiligheid, aangezien veel mensen behoorlijk wat ervaring zullen hebben met het afwegen van tijd en privé-inkomen en veiligheid en privé-inkomen. Voor dit soort sociale effecten is het dus relatief eenvoudig om monetaire waarden te verkrijgen via private betalingsbereidheid.

# Theoretische achtergrond

## **De publieke betalingsbereidheidsbenadering als alternatief**

Om de problemen van de private betalingsbereidheidsbenadering te verhelpen, zijn publieke betalingsbereidheidsexperimenten geïntroduceerd. In deze experimenten zien deelnemers de effecten van twee beleidsopties voor de gehele gemeenschap inclusief een uniforme belastingverhoging of een vergelijkbaar betalingsmiddel (bijv. Anderson en Lindberg, 2009; Bishop et al., 2017; Daniels en Hensher, 2000; Hultkrantz et al., 2006; Ivehammar, 2008, 2014; Mouter en Chorus, 2016; Nyborg, 2000). Aangezien iedereen wordt gevraagd bij te dragen, wordt het coördinatieprobleem van private betalingsbereidheid studies opgelost.

Publieke betalingsbereidheid experimenten leggen nog steeds de verbinding tussen beleidseffecten en privé-inkomen, maar formuleren het beslissingsprobleem in de context van de daadwerkelijke publieke beslissing waarin een individu moet beslissen of de algehele positieve en negatieve effecten van een overheidsproject een (vaak uniforme) belastingverhoging rechtvaardigen. Individuen uiten dus hun voorkeuren ten aanzien van een collectieve keuze van de overheid die mogelijk hun privé-inkomen en dat van anderen beïnvloedt. Wat betreft de ervaring van mensen is het aannemelijk dat mensen meer ervaring hebben - en zich beter kunnen voorstellen - dat een overheid een belastingverhoging overweegt om bijvoorbeeld mobiliteitsbeleid te financieren dat gericht is op het bereiken van minimale toegankelijkheidsniveaus voor mensen met een beperking (publieke betalingsbereidheid) dan dat ze ervaring hebben met een situatie waarin een dergelijk overheidsproject wordt gerealiseerd uit individuele bijdragen (private betalingsbereidheid).

In transportonderzoek zijn er de afgelopen jaren al enkele studies uitgevoerd die gebruik maken van de publieke betalingsbereidheidsbenadering, in die zin dat ze proberen de kosten en baten van transportprojecten te evalueren in een publieke context (zie Daniels en Hensher, 2000; Ivehammar, 2008; Mouter et al., 2019). De bevindingen van deze studies roepen de vraag op of de publieke betalingsbereidheidsbenadering ook kan worden ingezet om monetaire waarden te verkrijgen voor andere brede welvaart effecten van transportprojecten die tot op heden moeilijk te monetariseren zijn met de private betalingsbereidheidsbenadering. Deze studie probeert deze vraag te beantwoorden door de publieke betalingsbereidheid te hanteren in een PWE voor de Vervoerregio Amsterdam. Dit doen we door met MCDEV (Multiple Discrete-Continuous Extreme Value) modellen de keuzes van deelnemers te analyseren. Dit model analyseert keuzegedrag waarbij meerdere projecten tegelijk kunnen worden gekozen, zoals in een PWE. Hierbij neemt het model zowel discrete keuzes over het wel of niet selecteren van projecten mee, als het effect op continue variabelen zoals het effect op het budget en de brede welvaart indicatoren.



# Bronnen

- Ackerman, F., Heinzerling, L., 2004. Priceless: on knowing the price of everything and the value of nothing. The New Press. New York.
- Allen, M.T., Austin, G.W., Swaleheen, M., 2015. Measuring highway impacts on house prices using spatial regression. *J. Sustain. Real Estate*, 7 (1), 83-98.
- Andersson, H., Lindberg, G., 2009. Benevolence and the value of road safety. *Accid. Anal. Prev.* 41, 286–293.
- Beukers, E., 2015. Shaking up the Cost Benefit Analysis process: Issues and directions for improvement when assessing integrated spatial transport plans through a cost benefit analysis. PhD thesis.
- Bishop, R. C., Boyle, K. J., Carson, R. T., Chapman, D., Hanemann, W. M., Kanninen, B., ... & Paterson, R. 2017. Putting a value on injuries to natural assets: The BP oil spill. *Science*, 356(6335), 253-254.
- Carson, R.T., 2012. Contingent valuation: a practical alternative when prices aren't available. *Journal of Economic Perspectives* 26(4), 27-42.
- Daniels, R.F., Hensher, D.A., 2000. Valuation of Environmental Impacts of Transport Projects. The challenge of self-interest proximity. *Journal of Transport Economics and Policy* 34 (2), 189-214.
- Handy, S.L., 2008. Regional transportation planning in the US: an examination of changes in technical aspects of the planning process in response to changing goals. *Transport Policy*, 15, 2, 113 - 126.
- Hultkrantz, L., Lindberg, G., Andersson, C., 2006. The value of improved road safety. *J. Risk Uncertain.* 32 (2), 151–170.
- Ivehammer, P., 2009. The payment vehicle used in CV studies of environmental goods does matter. *Journal of Agricultural and Resource Economics* 34 (3), 450-463.
- Mackie, P.J., T. Worsley and J. Eliasson. 2014. Transport Appraisal Revisited. *Research in Transportation Economics* 47, 3-18.
- Mouter, N., Chorus, C.G., 2016. Value of Time: a citizen perspective. *Transportation Research Part A* 91, 317-329.
- Mouter, N., Annema, J.A., Van Wee, B., 2015. Managing the insolvable limitations of cost-benefit analysis: results of an interview based study. *Transportation* 42 (2), 277–302.
- Mouter, N., Ojeda-Cabral, M.A., Dekker, T., van Cranenburgh, S. 2019. The valuation of environmental effects and travel time: a holistic perspective. *Research in Transportation Economics*. 76. 100733.
- Nicolaisen, M. S., Olesen, M. & Olesen, K., 2017. Vision vs. Evaluation - Case Studies of Light Rail Planning in Denmark, *European Journal of Spatial Development*, 65.
- Nyborg, K., 2000. Homo Economicus and Homo Politicus: interpretation and aggregation of environmental values. *Journal of Economic Behavior & Organization* 42, 305–322.
- Seo, K., Golub, A., Kuby, M., 2014. Combined Impacts of Highways and Light Rail Transit on Residential Property Values: A Spatial Hedonic Price Model for Phoenix, Arizona. *Journal of Transport Geography* 41, 53–62.



# **Bijlage B: Ontwerp van de PWE**

The background features a light blue field with a large, dark blue abstract shape on the right side. This shape consists of a large triangle pointing downwards, with a smaller triangle pointing upwards nested within its right side, creating a jagged, mountain-like silhouette.

# PWE Ontwerp

## Uitleg

Het ontwerpproces van de PWE bestond uit 2 stappen die onderzoekers van Populytics samen met experts van de Vervoerregio hebben doorlopen

**Stap 1:** Opstellen groslijst potentiële projecten van de Vervoerregio Amsterdam.

**Stap 2:** Selectie projecten op basis van vijf criteria:






1. Projecten moeten in ieder geval effect hebben op meer dan 1 van de 5 brede welvaart indicatoren, waarvoor de effecten zijn ingeschat door experts van de Vervoerregio (zie tabel);
2. Projecten worden geselecteerd in overeenstemming met het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (deelvervoer), Privéauto;
3. Projecten moeten enigszins verdeeld zijn over de regio;
4. Projecten die meer dan 100 miljoen euro kosten hebben we buiten beschouwing gelaten, omwille van de vergelijkbaarheid;
5. De Vervoerregio Amsterdam moet interesse hebben in de voorkeuren van inwoners en reizigers voor concrete projecten.

In de tabel staan de effecten voor 5 verschillende projecten. De effecten worden elk gevarieerd over 3 levels om zo na te kunnen gaan of de grootte van de effecten invloed hebben op de keuzes van deelnemers. In [Bijlage A](#) staat de effecteninschatting voor alle 19 projecten die zijn opgenomen in de PWE.









Effecten		Verbinding fietsers over het water bij IJpendam	N231 (Bosrandweg) uitbreiden	1.000 Deelfietsen aanbieden	Doorstroming OV in Purmerend verbeteren	De Linnaeusstraat in Amsterdam groen inrichten
Kosten (in euro)	Level 1	12.000.000	4.800.000	1.600.000	4.000.000	400.000
	Level 2	15.000.000	6.000.000	2.000.000	5.000.000	500.000
	Level 3	18.000.000	7.200.000	2.400.000	6.000.000	600.000
Bereikbaarheid (aantal mensen meer dat binnen 15 minuten belangrijke voorzieningen kan bereiken)	Level 1	0	800	4.000	400	0
	Level 2	0	1.000	5.000	500	0
	Level 3	0	1.200	6.000	600	0
Veiligheid (aantal zwaargewonden minder per jaar)	Level 1	0	0	0	0	0
	Level 2	1	0	0	0	0
	Level 3	3	1	0	1	0
Duurzaamheid (aantal ritten per dag meer met het OV, de fiets of lopend in plaats van met de auto)	Level 1	8	-400	800	400	200
	Level 2	10	-500	1.000	500	250
	Level 3	12	-600	1.200	600	300
Gezondheid (aantal mensen minder dat overlast ervaart van verkeer in hun omgeving)	Level 1	0	-8	16	800	4.000
	Level 2	0	-10	20	1.000	5.000
	Level 3	0	-12	24	1.200	6.000
Inclusiviteit (aantal mensen meer dat het OV beter kan bereiken, begrijpen of gebruiken)	Level 1	0	0	8	0	0
	Level 2	0	0	10	0	0
	Level 3	0	0	12	0	0

# Effecten van de projecten in de PWE

Effecten		 Stations- gebouw Duivendrecht verbeteren	 N231 (Bosrandweg) uitbreiden	 Appeltjesmarkt Jordaan wordt deelvervoer hub	 Stations- gebied Lelylaan opnieuw inrichten	 Doorstroming OV in Purmerend verbeteren	 Hendrikkade herinrichten voor fietsers en voetgangers	 Reis- informatie bushaltes Zaanstad verbeteren	 Verbeteren fietsroute Hoofddorp - Aalsmeer	 Geniedijk Haarlemmer meer verbeteren voor fietsers
		Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Kosten (in euro)	Level 1	8.000.000	4.800.000	160.000	54.400.000	4.000.000	32.000.000	1.600.000	6.400.000	10.000.000
	Level 2	10.000.000	6.000.000	200.000	68.000.000	5.000.000	40.000.000	2.000.000	8.000.000	12.500.000
	Level 3	12.000.000	7.200.000	240.000	81.600.000	6.000.000	48.000.000	2.400.000	9.600.000	15.000.000
Bereikbaarheid (aantal mensen meer dat binnen 15 minuten belangrijke voorzieningen kan bereiken)	Level 1	2.400	800	0	4.000	400	1.600	0	16	200
	Level 2	3.000	1.000	0	5.000	500	2.000	0	20	250
	Level 3	3.600	1.200	0	6.000	600	2.400	0	24	300
Veiligheid (aantal zwaargewonden minder per jaar)	Level 1	0	0	0	0	0	3	0	1	0
	Level 2	0	0	0	0	0	5	0	3	1
	Level 3	0	1	0	0	1	8	0	5	3
Duurzaamheid (aantal ritten per dag meer met het OV, de fiets of lopend in plaats van met de auto)	Level 1	2.400	-400	20	4.800	400	700	40	40	400
	Level 2	3.000	-500	25	6.000	500	1.000	50	50	500
	Level 3	3.600	-600	30	7.200	600	1.200	60	60	600
Gezondheid (aantal mensen minder dat overlast ervaart van verkeer in hun omgeving)	Level 1	400	-8	0	800	800	3.200	0	16	16
	Level 2	500	-10	0	1.000	1.000	4.000	0	2	20
	Level 3	600	-12	0	1.200	1.200	4.800	0	24	24
Inclusiviteit (aantal mensen meer dat het OV beter kan bereiken, begrijpen of gebruiken)	Level 1	240	0	0	480	0	0	80	0	0
	Level 2	300	0	0	600	0	0	100	0	0
	Level 3	360	0	0	720	0	0	120	0	0

# Effecten van de projecten in de PWE

Effecten											
		Busstation Amstelveen verbeteren	Verbinding Sniep – station Diemen-Zuid voor fietsers	1.000 Deelfietsen aanbieden	Peperstraat en Vinkenstraat in Zaandam verbeteren	Begeleiders voor mensen die moeite hebben met OV	Verbinding fietsers over het water bij IJpendam	Actie voor duurzaam reisgedrag onder werkgevers	HOV-verbinding Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol	De Linnaeusstraat in Amsterdam groen inrichten	Actie voor gedrag in het verkeer: ‘Met elkaar overweg’
Kosten (in euro)	Level 1	4.000.000	16.000.000	1.600.000	4.000.000	5.240.000	12.000.000	160.000	40.000.000	400.000	160.000
	Level 2	5.000.000	20.000.000	2.000.000	5.000.000	6.550.000	15.000.000	200.000	50.000.000	500.000	200.000
	Level 3	6.000.000	24.000.000	2.400.000	6.000.000	7.860.000	72.000.000	240.000	60.000.000	600.000	240.000
Bereikbaarheid (aantal mensen meer dat binnen 15 minuten belangrijke voorzieningen kan bereiken)	Level 1	800	20	4.000	0	40	0	0	400	0	0
	Level 2	1.000	300	5.000	0	50	0	0	500	0	0
	Level 3	1.200	360	6.000	0	60	0	0	600	0	
Veiligheid (aantal zwaargewonden minder per jaar)	Level 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Level 2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	4
	Level 3	3	1	0	3	0	3	0	0	0	6
Duurzaamheid (aantal ritten per dag meer met het OV, de fiets of lopend in plaats van met de auto)	Level 1	800	8	800	160	240	8	8.000	2.400	200	40
	Level 2	1.000	10	1.000	200	300	10	10.000	3.000	250	50
	Level 3	1.200	12	1.200	240	360	12	12.000	3.600	300	60
Gezondheid (aantal mensen minder dat overlast ervaart van verkeer in hun omgeving)	Level 1	400	0	16	800	0	0	240	120	4.000	1.600
	Level 2	500	0	20	1.000	0	0	300	150	5.000	2.000
	Level 3	600	0	24	1.200	0	0	360	180	6.000	2.400
Inclusiviteit (aantal mensen meer dat het OV beter kan bereiken, begrijpen of gebruiken)	Level 1	600	0	8	0	120	0	40	80	0	0
	Level 2	750	0	10	0	150	0	50	100	0	0
	Level 3	900	0	12	0	180	0	60	120	0	0



# **Bijlage C: Kwalitatieve analyse van de PWE data**



# (Groene) herinrichting

## Prins Hendrikkade

"Dit is nu nog te veel een soort van 'kleine snelweg' en lastig voor fietsers en voetgangers. Meer ruimte voor hen maakt deze weg veiliger hetgeen zeer gewenst is."

"Het is heel erg druk vanaf centraal en de fietspaden zijn enorm druk met onlogische zebrapaden waardoor er veel fietsfile ontstaat. De weg is glad en rijden auto's en maar een hele kleine fietsstrook. Erg gevaarlijk"

"Dit is het drukste punt in Amsterdam en hierdoor verbeter je de omstandigheden enorm"

"Nu is het hobbel de bobbel en erg druk."

"De Prins Hendrikkade is denk ik wel 1 van de drukste punten van Amsterdam, waarbij ook vele ongelukken gebeuren met vooral fietsers en ook voetgangers dus dat zou wel wat veiliger moeten kunnen."

"De Prins Hendrikkade is een racebaan, dat moet verminderen."

"8 zwaargewonden minder is belangrijke winst."

## Analyse

Bij herinrichting projecten die grotendeels zijn gericht op voetgangers en fietsers zoals de Prins Hendrikkade wordt vooral verkeersveiligheid als motivatie genoemd. Voor groene herinrichting projecten zoals de Linnaeusstraat in Amsterdam worden met name duurzaamheid en de leefomgeving als motivatie genoemd.

## Linnaeusstraat Amsterdam

"De lineausstraat is erg druk en een slecht wegdek. Het zou goed zijn dit rustiger, veiliger en groener te maken"

"Het is er teveel beton zonder groen en mag veel groener tussen de cafe ´tjes en winkels."

"Groen brengt pracht in een stad, vooral zo centraal"

"Nu een lange grauwe ongezonde racebaan. Veel bomen, plantenbakken, drempels om verkeer te temperen"

"Het zal aangenamer zijn voor weggebruikers om van deze weg gebruik te maken"

"Er komen steeds meer hevige regenbuien dus er móet hier wat aan gedaan worden"

"Meer groen is altijd goed. Goed voor de psyche. Goed ook voor de stadstemperatuur en het klimaat. Daarmee zorgt meer groen ook voor minder gebruik van airco's. Het is goed voor de biodiversiteit, voor de dieren. Er zijn eigenlijk alleen maar voordelen."



# Deelvervoer

## Appeltjesmarkt Deelvervoer

"Minder reguliere autos fietsen etc dus minder drukte meer mensen met ov"

"Ja, graag weg met de toeristen en gebruik van deelauto's motiveert een betere benutting auto's en toeristen naar randen van stad, ze weten de weg niet en verhinderen doorstroming, irritatie lokale bewoners slecht voor de gezondheid, gewoon buitenrand parkeren en goede OV aanbieden"

"Klein prijsje voor een project dat de overlast en de doorstroming in de binnenstad zou kunnen verbeteren. In ieder geval denk ik dat het goed voor het milieu is"

"Top! Het is vaak onmogelijk te parkeren in toeristische plekken en weinig parkeer plekken"

"Biedt meerdere mogelijkheden voor verder reizen in een centraal gelegen gebied"

"Het is een belangrijk gedeelte in de stad aan het hart van de jordan, dus is erg belangrijk dat er daar meer gebruik gemaakt kan worden van deel vervoer."

## Analyse

Deelvervoer wordt door deelnemers als een duurzame oplossing gezien die ook bijdraagt aan het verminderen van de drukte op te weg. Ook zien deelnemers het als een makkelijke manier om de mobiliteit van mensen zonder auto te vergroten in drukke, stedelijke gebieden.

## 1.000 Deelfietsen

"Zodat reizigers ook de kans krijgen om te bewegen en te ov minder belasten als ze gaan fietsen."

"Milieuvriendelijke optie die mensen misschien stimuleert meer te fietsen."

"Minder onnodige fietsen"

"budget was nog over en minder zwerffietsen"

"Autogebruik verminderen is gewoon heel goed, en niet iedereen kan overal komen met het OV"

"Er zijn te weinig betaalbare deelfietsen (ov fiets te duur)"

"Door deze mogelijkheid te kiezen kies ik voor meer vrijheid en mobiliteit voor de mensen in gebieden (centrum stad) waar anders gebruik gemaakt moet worden van de tram of bus."

"Deelfietsen zou eerder door hotels/hostels/ airbnb etc. aangeboden moeten worden, hoeft de gemeente geen cent te kosten. Wel moet er gezorgd worden dat er voldoende fietsenstallingen zijn."





# Fiets projecten

## Fietsroute Hoofddorp-Aalsmeer

"Dit is waardeloos je moet langs hele rare kronkelwegen met je fiets"

"Fietsen dient gestimuleerd te worden omdat het gezond is"

"Hoewel ik dit gebied niet ken, denk ik dat verbetering van verbindingen tussen stedelijk gebied zal helpen mensen te motiveren vaker de fiets te pakken, mits de route veilig en overzichtelijk is. Zeker in de buurt van bedrijventerreinen is het niet altijd even overzichtelijk en ontmoedigend het om de fiets te pakken."

"Fietsen is gezond, goedkoop en werkt preventief tegen rare kwalen."

"5 zwaargewonden minder is aanzienlijke winst."

"Verbeterde fietspaden kunnen de veiligheid voor fietsers vergroten door betere infrastructuur en duidelijke afscheidingen van gemotoriseerd verkeer."

"Liever fietsers dan auto's"

"Verdeling in gebied"

## Analyse

Voor fietsprojecten worden heel veel verschillende motivaties gegeven. Deelnemers noemen dat fietsen duurzaam is en goed voor de gezondheid. Verder wordt vaak genoemd dat verbeterde fietsverbindingen de verkeersveiligheid kunnen bevorderen. Of in het algemeen kunnen bijdragen aan een prettigere fietsbeleving.

## Geniedijk Haarlemmermeer

"Ik ben voor meer beweging en fietsers meer voorrang geven."

"Ik denk dat een goede fietsverbinding tussen haarlem en hoofddorp belangrijk is. Veel mensen uit hoofddorp zullen in haarlem werken (en andersom) dus het zou wel eens betere resultaten op kunnen leveren dan nu gedacht wordt, zeker omdat mensen zich tegenwoordig toch meer bewust zijn van de gezondheidsvoordelen van fietsen en erg veel mensen in het bezit zijn van Ebikes of Fatbikes"

"Fietsen is veel beter voor het milieu, dan moet fietsen wel aantrekkelijk zijn"

"Momenteel is de Geniedijk route nog niet optimaal ingericht voor fietsers, waardoor zij mogelijk te maken hebben met gevaarlijke verkeerssituaties en onveilige oversteekpunten. Door de route te verbeteren en aan te passen aan de behoeften van fietsers, wordt de veiligheid van fietsers vergroot."

"Ik maak zelf veel gebruik van dit fietspad"



# OV projecten

## Station Duivendrecht

"Meer mensen met ov minder druk op de snelwegen file brandstof en milieu voordeel"

"Ook dit station voelt onveilig aan. Zijn ook weinig voorzieningen voor een treinstation."

"Het is een mooi project en vind het voor prettig en met een goed gevoel reizen heel belangrijk dat het vernieuwd wordt. De bushaltes meer ruimte geven vind ik prachtig. Ik reis veel met het ov en vind het een donker en beetje te grijs station. Voel me niet echt prettig maar ik kom er ook heel weinig tegenwoordig dus heeft bijna geen invloed op mijn reizen met ov. Er zit weinig kleur in wat lichte kleuren bijv. de muren verven zou mooi zijn. Is maar een idee 😊😊 ook het punt van overstap vind ik heel mooi en hebben reizigers veel aan."

"De omgeving van het station wordt overzichtelijk."

"Een moderner en beter onderhouden stationsgebouw zorgt voor een comfortabelere en veiligere omgeving voor reizigers."

## Analyse

Duurzaamheid is een belangrijke motivatie om te kiezen voor zowel OV voorzieningen (stations) en OV verbindingen. Verder zijn (subjectieve) veiligheid en comfort belangrijke redenen om voor OV voorzieningen te kiezen. Terwijl bereikbaarheid en efficiëntie vaak worden genoemd voor het verbeteren van OV verbindingen

## Doorstroming OV Purmerend

"Als je met de bus wilt naar Purmerend moet je er sneller kunnen zijn dan als je met de auto gaat"

"Groot positief effect op aantal mensen dat overlast ervaart van het verkeer."

"Door het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer in Purmerend kan de efficiëntie en duurzaamheid van het verkeer in de stad worden verbeterd, congestie en milieuvervuiling worden verminderd en de mobiliteit van bewoners worden vergroot."

"Teveel klachten nu over mensen die uren staan te wachten op bussen die niet komen dus meer met de auto meer file"

"Mensen kiezen nu niet voor dese verbinding door de file die het mogelijk oplevert"

"Purmerend is in zoveel jaren qua inwoners verdubbeld maar de wegen erna toe is hetzelfde gebleven, alle wegen richting Amsterdam muurvast"



# Auto projecten

## Analyse

Deelnemers noemen met name betrouwbaarheid en efficiëntie als motivatie om voor auto projecten te kiezen.

## N231 (Bosrandweg) uitbreiden

"Door de capaciteit van de weg te vergroten, kunnen files en verkeersopstoppingen worden verminderd, vooral tijdens de spitsuren."

"Er staan teveel en te lange files als de bosrandbrug open is geweest"

"Deze weg is de ontsluiting naar de A4 en A9 richting Haarlem. Meer capaciteit is wenselijk, maar niet ten koste van het bos of de maneges. Vooral de rotonde en de brug bij Schiphol Oost vertragen."

"Minder file minder brandstof verbruik meer milieu voordeel"

"Het is iedere dag op de spittijden een ramp om in de file te staan. Het aanbod van verkeer is veel te groot voor een tweebaansweg. Als de bosrandbrug (over de ringvaart) ook nog eens open gaat, dan is de ramp (wachtijden) compleet."

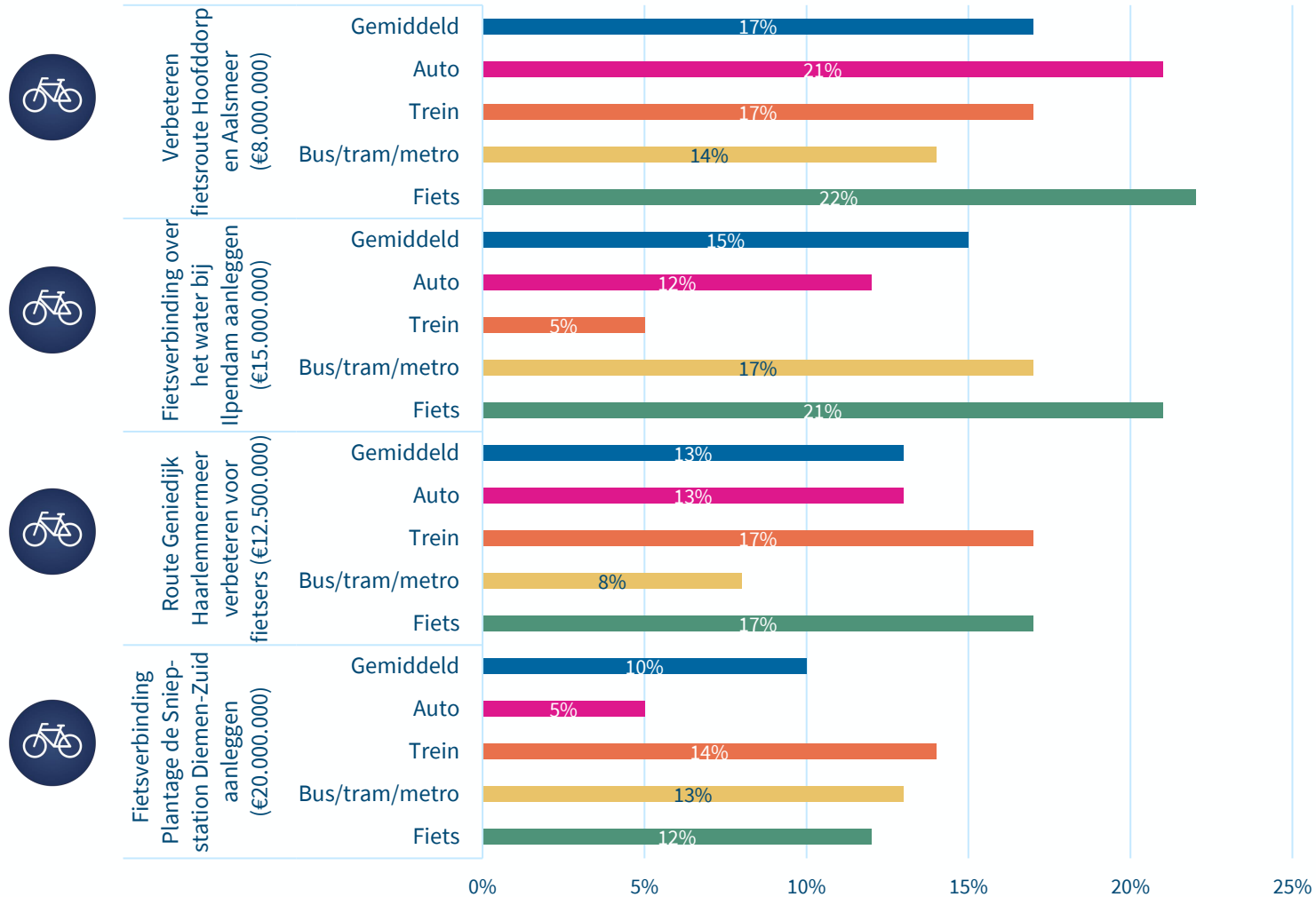
"Het is een weg die mensen kunnen nemen als ze uit de Haarlemmermeer komen en er een file op de snelweg staat, Dan heb je een goede verbinding met een brede weg door Amstelveen naar Amsterdam"



# **Bijlage D: Uitsplitsing keuzes naar modaliteit**

# Inzet panel raadpleging- uitgesplitst naar vaak gebruikte vervoermiddel\*

## Inzet panel raadpleging per vervoermiddel voor fietsprojecten



### Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak een fietsproject gekozen is door deelnemers aan de panel raadpleging, verdeeld over vervoersmiddelen die vaak worden gebruikt\*. Ook wordt het gemiddelde van alle paneldeelnemers getoond.

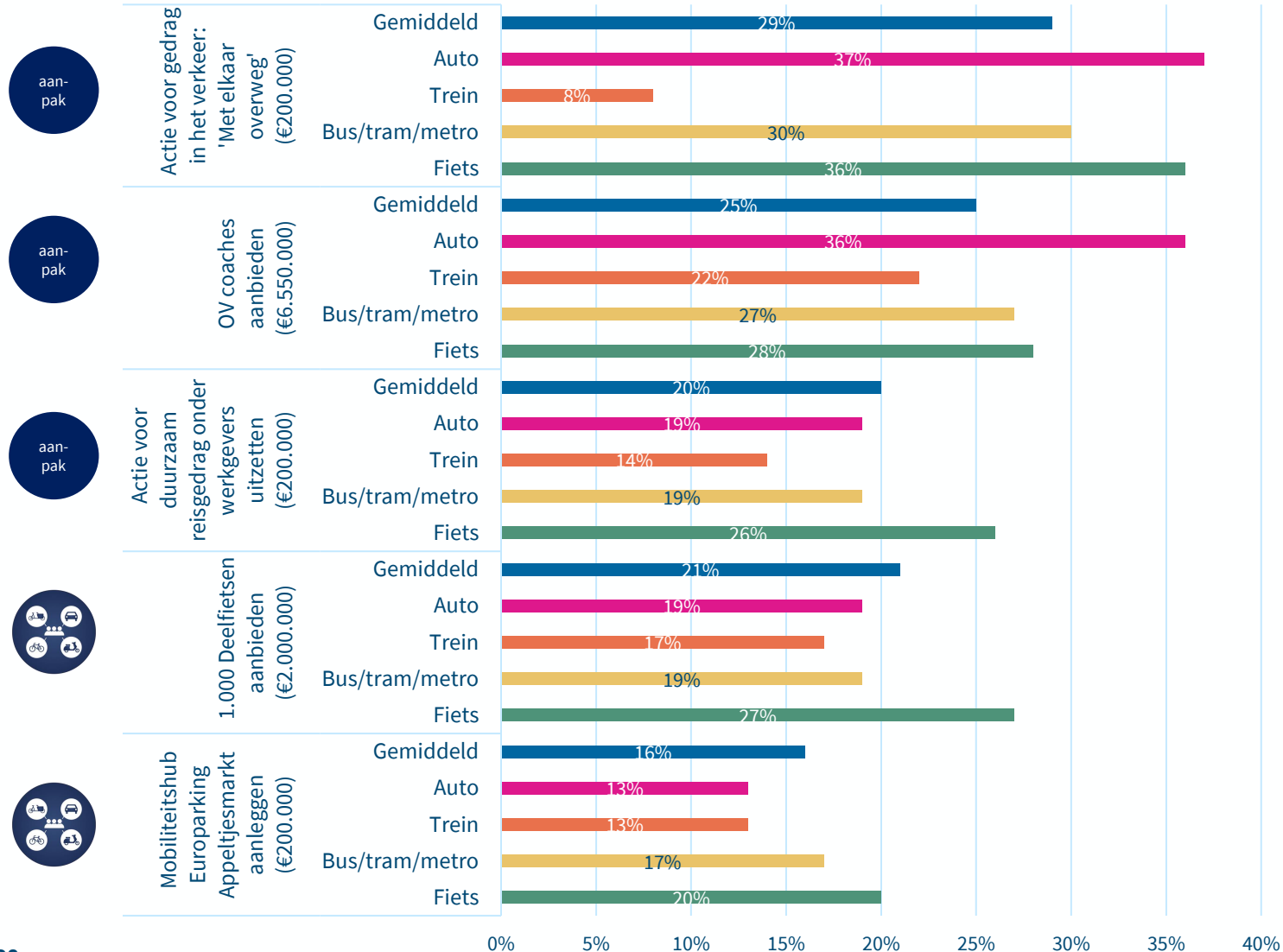
Ten opzichte van andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de fiets reizen vaker voor het verbeteren van de fietsroute Hoofddorp en Aalsmeer en het aanleggen van een fietsverbinding over het water bij IJpendam.

Deelnemers die vaak reizen met de bus, tram of metro kiezen minder vaak voor de projecten die fietspaden verbeteren in plaats van aanleggen. Zo worden het verbeteren van fietsroute Hoofddorp en Aalsmeer en het verbeteren van de route Geniedijk Haarlemmermeer minder gekozen door deze groep.

Het aanleggen van een fietsverbinding over het water bij IJpendam wordt het minst vaak gekozen door deelnemers die vaak met de trein reizen. Ten opzichte van andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de trein reizen wel vaker voor het aanleggen van de fietsverbinding Plantage de Sniep – station Diemen-Zuid. Een verklaring kan zijn dat dit project zorgt voor prettiger voor- of natransport van een treinreis. Deelnemers die vaak met de auto reizen kiezen het aanleggen van deze fietsroute juist het minst vaak.

# Inzet panel raadpleging- uitgesplitst naar vaak gebruikte vervoermiddel\*

## Inzet panel raadpleging per vervoermiddel voor aanpakken en deelvervoerprojecten



### Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak een aanpak en deelvervoerproject gekozen is door deelnemers aan de panel raadpleging, verdeeld over vervoersmiddelen die vaak worden gebruikt\*. Ook wordt het gemiddelde van alle paneldeelnemers getoond.

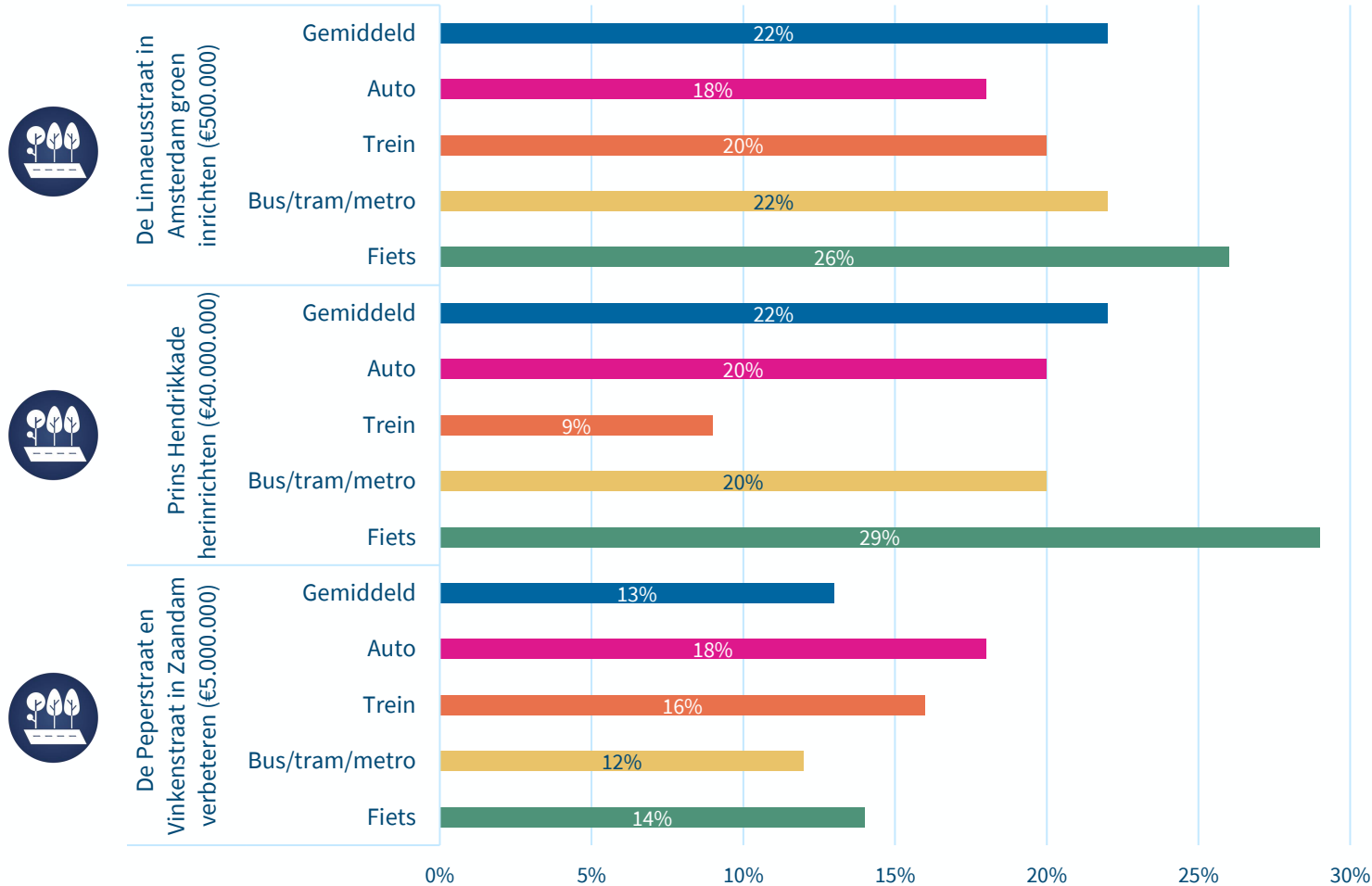
Ten opzichte van andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de auto reizen vaker voor de aanpakken actie voor gedrag in het verkeer en het aanbieden van OV coaches. Deelnemers die vaak met de trein reizen kiezen juist minder vaak voor deze twee aanpakken.

Ook kiezen mensen die vaak met de trein reizen minder vaak voor het uitzetten van een actie voor duurzaam reisgedrag onder werkgemers en het aanbieden van 1.000 deelfietsen vergeleken met de andere vervoersmiddelen.

Deelnemers die vaak fietsen kiezen ten opzichte van de andere vervoersmiddelen juist het meest voor het uitzetten van een actie voor duurzaam reisgedrag onder werkgemers en het aanbieden van 1.000 deelfietsen. Ook kiest deze groep vaker voor het aanleggen van de mobiliteitshub Europarking Appeltjesmarkt.

# Inzet panel raadpleging- uitgesplitst naar vaak gebruikte vervoermiddel\*

## Inzet panel raadpleging per vervoermiddel voor herinrichtingsprojecten



### Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak een herinrichtingsproject gekozen is door deelnemers aan de panel raadpleging, verdeeld over vervoersmiddelen die vaak worden gebruikt\*. Ook wordt het gemiddelde van alle paneldeelnemers getoond.

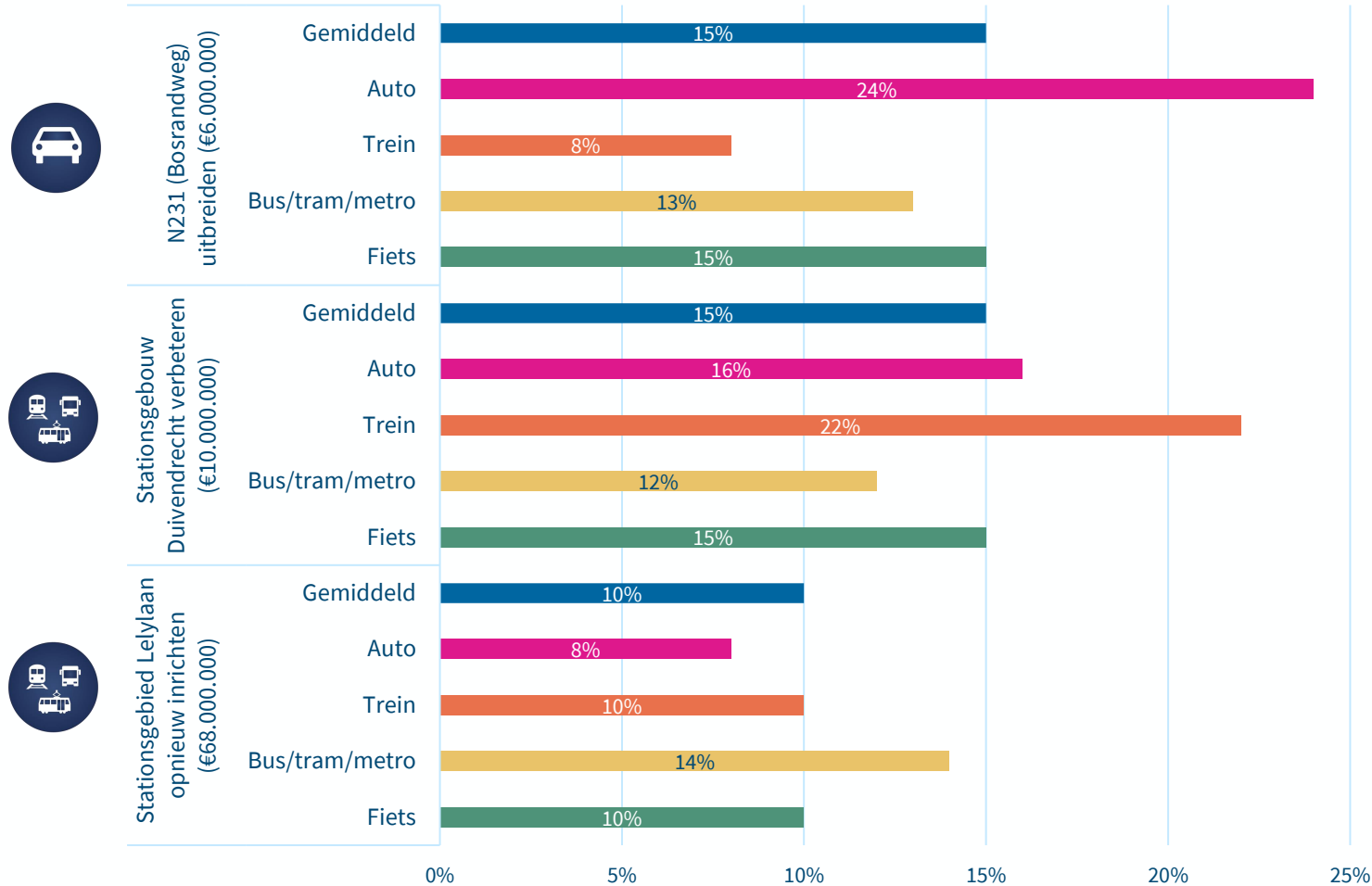
Ten opzichte van andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de fiets reizen vaker voor het herinrichten van de Prins Hendrikkade. Deelnemers die vaak met de trein reizen kiezen hier juist minder vaak voor.

Deelnemers die vaak met de fiets reizen kiezen ook vaker voor het groen inrichten van de Linnaeusstraat in Amsterdam. Deelnemers die vaak met de auto reizen kiezen hier minder vaak voor. Vergeleken met de andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de auto reizen wel vaker voor het verbeteren van de Peperstraat en Vinkenstraat in Zaandam.

Het verbeteren van de Peperstraat en Vinkenstraat in Zaandam wordt juist minder vaak gekozen door mensen die vaak met de bus, tram of metro reizen.

# Inzet panel raadpleging- uitgesplitst naar vaak gebruikte vervoermiddel\*

Inzet panel raadpleging per vervoermiddel voor een autoproject en OV-projecten gerelateerd aan stations



## Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak een autoproject en OV-project gerelateerd aan een station gekozen is door deelnemers aan de panel raadpleging, verdeeld over vervoersmiddelen die vaak worden gebruikt\*. Ook wordt het gemiddelde van alle paneldeelnemers getoond.

Het autoproject 'uitbreiden van de N231' wordt ten opzichte van de andere vervoersmiddelen het meest gekozen door mensen die vaak met de auto reizen. Deelnemers die vaak met de trein reizen kiezen juist het minst voor het uitbreiden van de N231 vergeleken met de andere vervoersmiddelen.

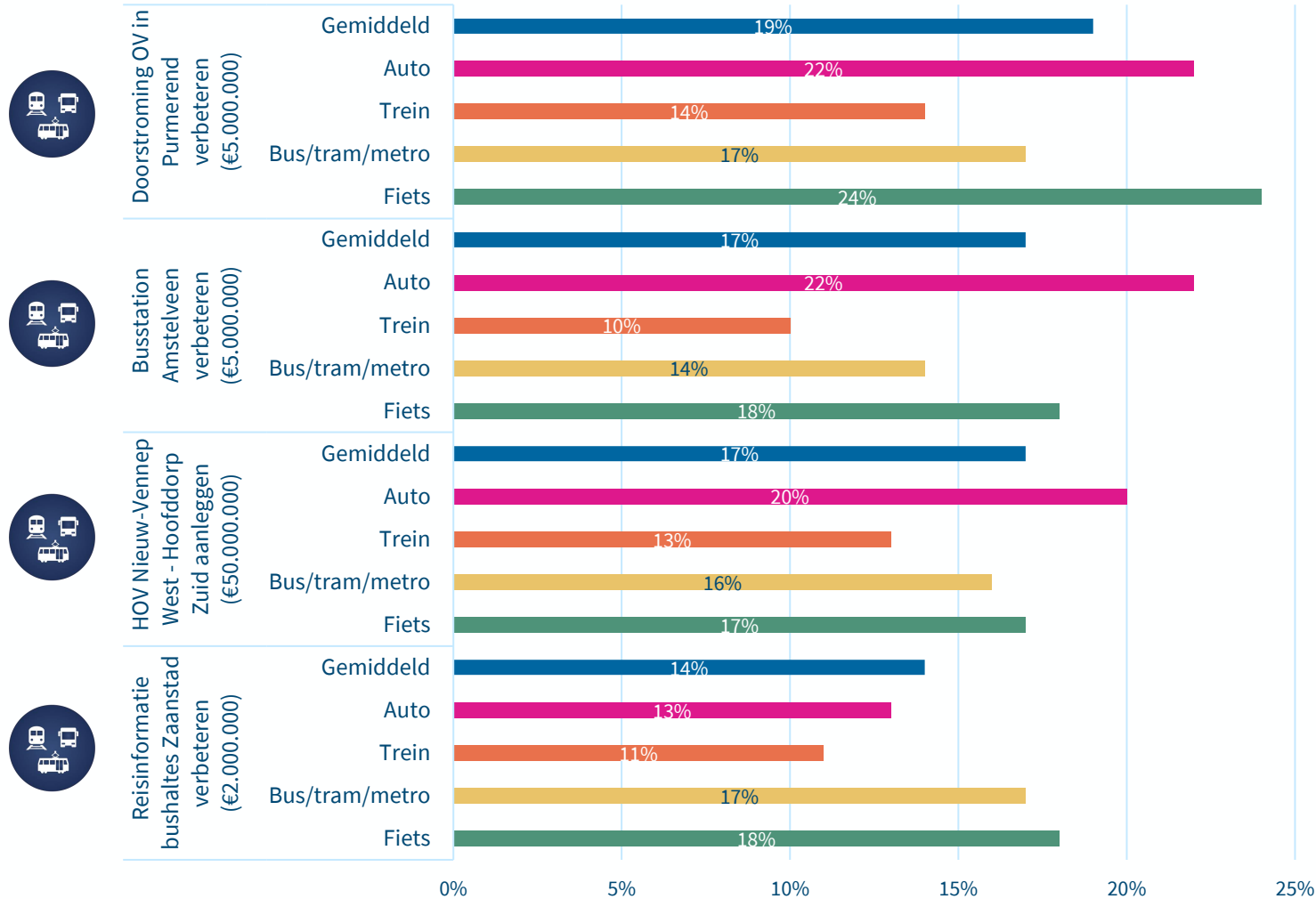
Deelnemers die vaak met de trein reizen kiezen juist wel relatief vaak voor het verbeteren van stationsgebouw Duivendrecht. Dit project wordt het minst vaak gekozen door deelnemers die vaak met de bus, tram of metro reizen.

Het opnieuw inrichten van stationsgebied Lelylaan wordt wel vaak gekozen door mensen die vaak reizen met de bus, tram of metro. Dit project wordt het minst vaak gekozen door mensen die vaak met de auto reizen.



# Inzet panel raadpleging- uitgesplitst naar vaak gebruikte vervoermiddel\*

Inzet panel raadpleging per vervoermiddel voor OV-projecten (niet gerelateerd aan stations)



## Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak een OV-project (niet gerelateerd aan een station) gekozen is door deelnemers aan de panel raadpleging, verdeeld over vervoersmiddelen die vaak worden gebruikt\*. Ook wordt het gemiddelde van alle paneldeelnemers getoond.

Ten opzichte van andere vervoersmiddelen kiezen deelnemers die vaak met de fiets reizen vaker voor het verbeteren van de doorstroming van het OV in Purmerend. Ook kiest deze groep vaker voor het verbeteren van de reisinformatie bij bushaltes in Zaanstad.

Deelnemers die vaak reizen met de auto kiezen vaker voor het verbeteren van busstation Amstelveen. Ook kiest deze groep vaker voor het aanleggen van een HOV tussen Nieuw-Vennep West en Hoofddorp Zuid vergeleken met de andere vervoersmiddelen.

Voor alle OV-projecten die niet zijn gerelateerd aan een station geldt dat deze het minst vaak worden gekozen door mensen die vaak met de trein reizen ten opzichte van de andere vervoersmiddelen.



populytics.nl