

Resultaten van een inwoners- raadpleging over bereikbaarheid en mobiliteit in de provincie Overijssel

Maart 2026



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Deze PWE-raadpleging is uitgevoerd door Populytics in opdracht van de provincie Overijssel.

Auteurs

Tom Geijsen (tom@populytics.nl)
Annamarie de Ruijter
Rosa Vroom
Martijn de Vries

Datum

25 maart 2026

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 339
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Inhoudsopgave

	Samenvatting	• Een samenvatting van de raadpleging en de hoofdresultaten.
1	Aanleiding en opzet	• Wat was de aanleiding voor deze raadpleging? • Hoe zag het onderzoek er globaal uit?
2	Respondenten	• Wie hebben er meegedaan? • Hoe vaak hebben inwoners problemen met bereikbaarheid?
3	Reisgedrag	• Welke vervoersmiddelen gebruiken inwoners voor hun bestemmingen? • Hoeveel inwoners hebben een auto en waar parkeren zij deze?
4	Prioritering doelen	• Welke doelen vinden inwoners belangrijk? En waarom? • Welke perspectieven zijn er?
5	Focus overheid & Verandering reisgedrag	• Waaraan moet de overheid prioriteit aan geven? • Zijn inwoners bereid hun reisgedrag te veranderen?
6	Over de raadpleging	• Hoe hebben deelnemers de raadpleging ervaren? • Welk rapportcijfer geven zij?
7	Bijlagen	• Resultaten van deelnemers buiten Overijssel en de open raadpleging • Resultaten per gemeente • Hoe is de raadpleging tot stand gekomen?

Samenvatting

2.701 inwoners uit Overijssel gaven advies voor het Regionaal Mobiliteitsprogramma

De provincie Overijssel publiceert in 2026 een nieuw Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). De keuzes die in het RMP worden gemaakt kunnen grote gevolgen hebben voor inwoners. Daarom heeft de provincie inwoners betrokken via een raadpleging.

Onderzoeksopzet

De raadpleging is uitgevoerd volgens de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. Het ontwerp van deze PWE-raadpleging is in samenwerking met de provincie Overijssel tot stand gekomen. Centraal stond de vraag: *welke doelen vinden inwoners het belangrijkste voor het regionale mobiliteitsbeleid?* In de PWE-keuzetaak (zie figuur) werd aan deelnemers gevraagd om verschillende beleidsdoelen tegen elkaar af te wegen, die zijn ontleend aan de omgevingsvisie en het concept RMP.

Deelnemers werd gevraagd om 50 punten te verdelen over 10 doelen. Als ze een doel belangrijk vonden, gaven ze veel punten. Vervolgens gaven deelnemers antwoord op vervolgvragen en stellingen, onder andere over snelheid versus nabijheid en over welke bestemmingen en modaliteiten prioriteit moeten krijgen van de overheid.

Deelnemers en representativiteit

Er deden in totaal 2.701 deelnemers mee: 1.703 deelnemers deden mee aan de open raadpleging en 998 deelnemers kwamen van een betaald panel. Dit noemen we de gesloten versie van de raadpleging. Om representatieve uitspraken te kunnen doen over de inwoners van Overijssel, zijn de antwoorden van de paneldeelnemers herwogen op leeftijd, geslacht, opleiding en type woonomgeving.

Waardering voor het onderzoek

Deelnemers aan de open raadpleging waarden deelname aan het onderzoek gemiddeld met een 7,1. Deelnemer van het panel met een 7,6.

Bereikbaarheid in Overijssel: wat vindt u belangrijk?

Gebruik de **+** en **-** knoppen om 50 punten te verdelen over de verschillende doelen. Geef veel punten als u iets belangrijk vindt. Geef weinig punten als u iets niet belangrijk vindt.

Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft

- 0 +

Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen

- 0 +

Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn

- 0 +

Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen

- 0 +

Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen

- 0 +

Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken

- 0 +

Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen

- 0 +

Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer

- 0 +

Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen

- 0 +

Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt

- 0 +



Welke bereikbaarheidsdoelen prioriteren inwoners van Overijssel? En waarom?

Er is consensus over wat de belangrijkste doelen rondom bereikbaarheid moeten zijn.

Figuur A laat zien dat drie doelen het meeste prioriteit krijgen van de gemiddelde deelnemer uit het panel: **1) bereikbaarheid van basisvoorzieningen, 2) inclusiviteit en 3) sociale veiligheid**. Deze drie doelen krijgen prioriteit van verschillende groepen inwoners, ongeacht hun woonomgeving, regio binnen Overijssel, autobezit, en opleidingsniveau.

Ook in de argumentatie waarom deze doelen belangrijk zijn, zijn inwoners duidelijk: deze dingen zijn basistaken waarvoor de overheid verantwoordelijk is.

Deze prioriteiten komen overeen met eerdere (nationale) raadplegingen die wij uitvoerden over bereikbaarheid: [de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid](#) en een in het kader van [de Nota Ruimte](#).

Er is ook consensus over wat het minste prioriteit zou moeten krijgen.

Dezelfde groepen inwoners delen ook dat een drietal doelen het minste prioriteit moeten hebben: **1) actief reizen, 2) minder vervuiling en 3) minder verkeersoverlast**. De laatste twee van deze doelen vinden inwoners in het algemeen (in elk geval op dit moment) geen groot probleem. Er hoeft van hen dus niets in te veranderen. Het eerste doel (dat mensen meer bewegen als ze reizen) zien inwoners niet als een taak van de overheid, maar als iets waarvoor mensen zelf verantwoordelijk zijn.

Figuur A: Gemiddelde puntenverdeling



Legenda

0 tot 2,5
punten

2,5 tot 5
punten

5 tot 7,5
punten

7,5 tot 10
punten

Meer dan
10 punten



Welke verschillen in prioriteiten zien we tussen inwoners? En hoe zijn die te verklaren?

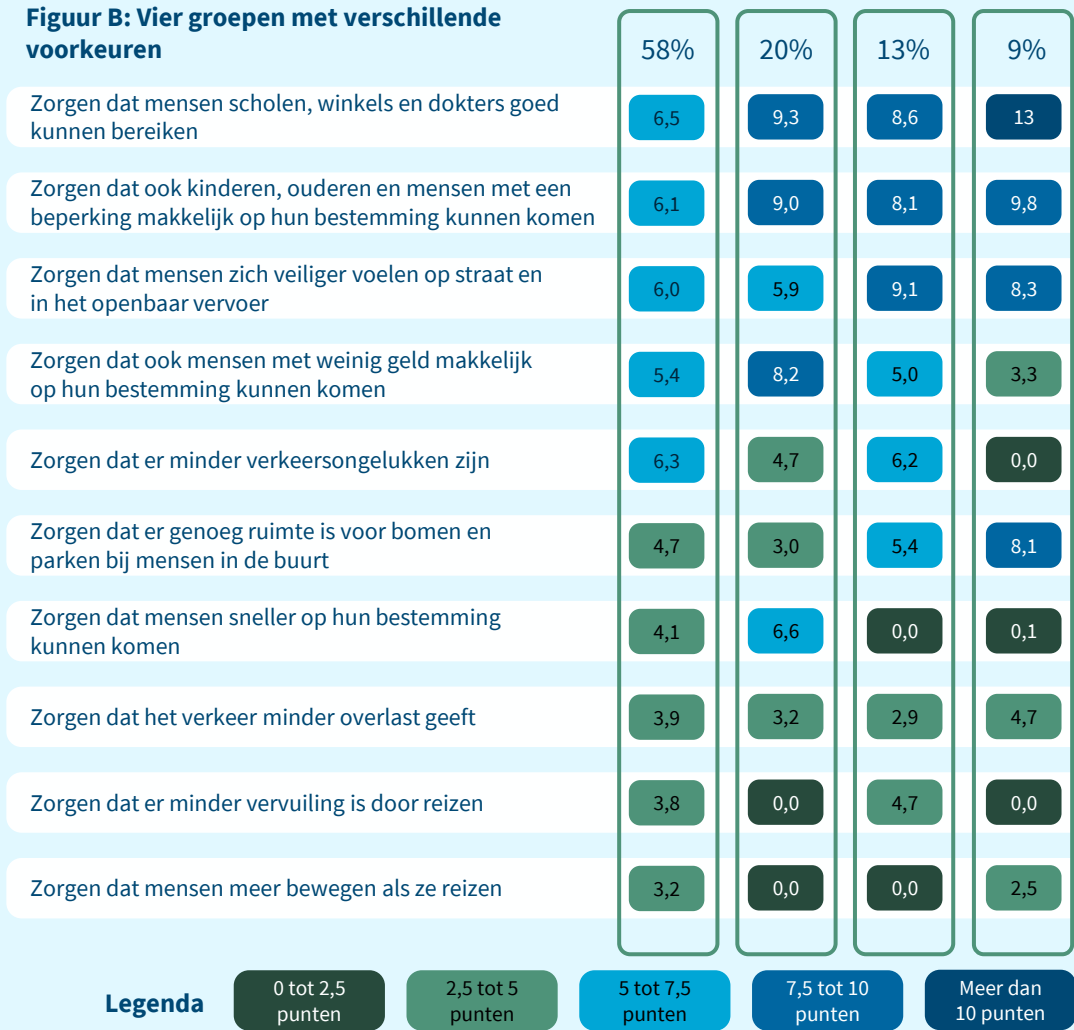
Naast een genuanceerde middengroep zien we 3 groepen met een eigen perspectief op mobiliteitsdoelen

Een verdiepende analyse van de voorkeuren van deelnemers laat zien dat er verschillende groepen te onderscheiden zijn. **Zie p.39 voor een uitleg van deze analyse.** We zien vier groepen met elk een eigen visie op bereikbaarheid, ten opzichte van de gemiddelde puntenverdeling, met daarin specifieke accenten (zie figuur B):

1. Een brede middengroep (58%) met voorkeuren die sterk overeenkomen met de gemiddelde inwoner van Overijssel. Alleen verkeersveiligheid prioriteren zij hoger (plek 2) dan de gemiddelde inwoner (plek 5).
2. Een tweede groep (20%) hecht relatief veel waarde aan *betaalbaarheid* en *snelheid*. Dit mag ten koste gaan van de doelen *groen*, *minder vervuiling* en *actief reizen*. Inwoners met deze visie wonen vaker in een (middelgroot) dorp en hebben vaker geen auto.
3. Een derde groep (13%) kenmerkt zich vooral door de hoogste prioriteit te geven aan *sociale veiligheid*. Deze groep maakt ook een duidelijke afruil: de drie topprioriteiten mogen ten kosten gaan van *snelheid*, *actief reizen* en *minder verkeersoverlast*, maar niet van *minder vervuiling*. Inwoners met deze visie zijn vaker boven de 65 jaar en zijn vaker theoretisch opgeleid.
4. Een vierde groep (9%) valt op door *bereikbaarheid van basisvoorzieningen* als absolute prioriteit te kiezen, maar ook door een focus op *groen*. Deze groep ruilt dit af tegen *verkeersveiligheid*, *snelheid* en *minder vervuiling*. Inwoners met deze visie zijn vaker boven de 65 jaar en vaker praktisch opgeleid.

Een aantal kenmerken is voorspellend voor de verschillen in voorkeuren

1. In dorpen en het buitengebied staan bereikbaarheid van basisvoorzieningen en inclusiviteit prominenter bovenaan dan in de grote kernen. Sociale veiligheid en verkeersveiligheid zijn juist weer relatief belangrijk in grote kernen en steden.
2. Autobezitters hechten relatief meer waarde aan verkeersveiligheid dan inwoners zonder een auto. Inwoners zonder auto hechten weer meer aan inclusiviteit.
3. Inwoners onder de 35 jaar noemen sociale veiligheid als belangrijkste prioriteit, terwijl dit bij 65-plussers juist wat minder prioriteit krijgt. 65-plussers hebben juist inclusiviteit als hoogste prioriteit, gevolgd door bereikbaarheid van basisvoorzieningen.



Waarom moet de overheid nog meer aandacht besteden als het gaat om bereikbaarheid in Overijssel? (1/2)

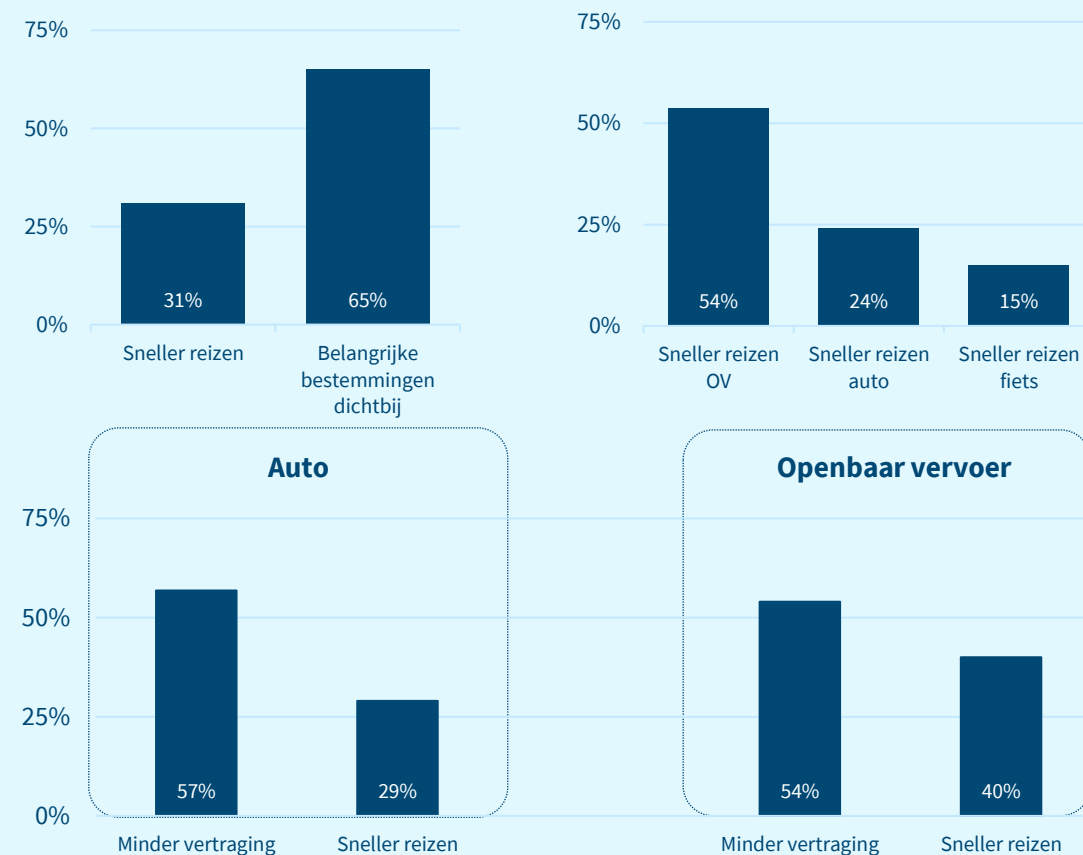
De overheid moet zich meer richten op nabijheid in plaats van snelheid. En als het gaat om sneller reizen, dan heeft focus op het openbaar vervoer voorrang boven de auto en de fiets.

Belangrijke bestemmingen dichtbij hebben is volgens inwoners een taak van de overheid. Een ruime meerderheid van de inwoners geeft aan dat de overheid zich daarvoor moet inzetten, in plaats van op dat inwoners sneller naar al hun bestemmingen kunnen reizen. Gevraagd naar van welke bestemming inwoners het belangrijk vinden dat de overheid zorgt dat ze beter bereikbaar worden, noemen inwoners vooral zorgbestemmingen. Ook vinden inwoners dat de overheid moet zorgen voor betere bereikbaarheid van basisonderwijs, bus- en treinhaltens en een supermarkt.

Als de overheid zich richt op sneller reizen, dan is het openbaar vervoer het belangrijkste. Een meerderheid van de inwoners wil liever dat de overheid zich richt op sneller reizen met het ov, dan met de auto of met de fiets. En als de overheid zich gaat richten op sneller reizen met het ov, dan moet de focus meer liggen op het verminderen van vertraging dan op een snellere reistijd. Inwoners adviseren dezelfde focus als de overheid zich gaat richten op sneller reizen met de auto.

Liever voorspelbaarder dan sneller onderweg. Zowel als het gaat om vervoer met de auto als om vervoer met het openbaar vervoer, inwoners hebben liever dat de overheid zich richt op minder vertraging dan op sneller kunnen reizen.

Figuur C: Deelnemers konden vier keer kiezen waaraan zij vinden dat de overheid meer aandacht moet besteden



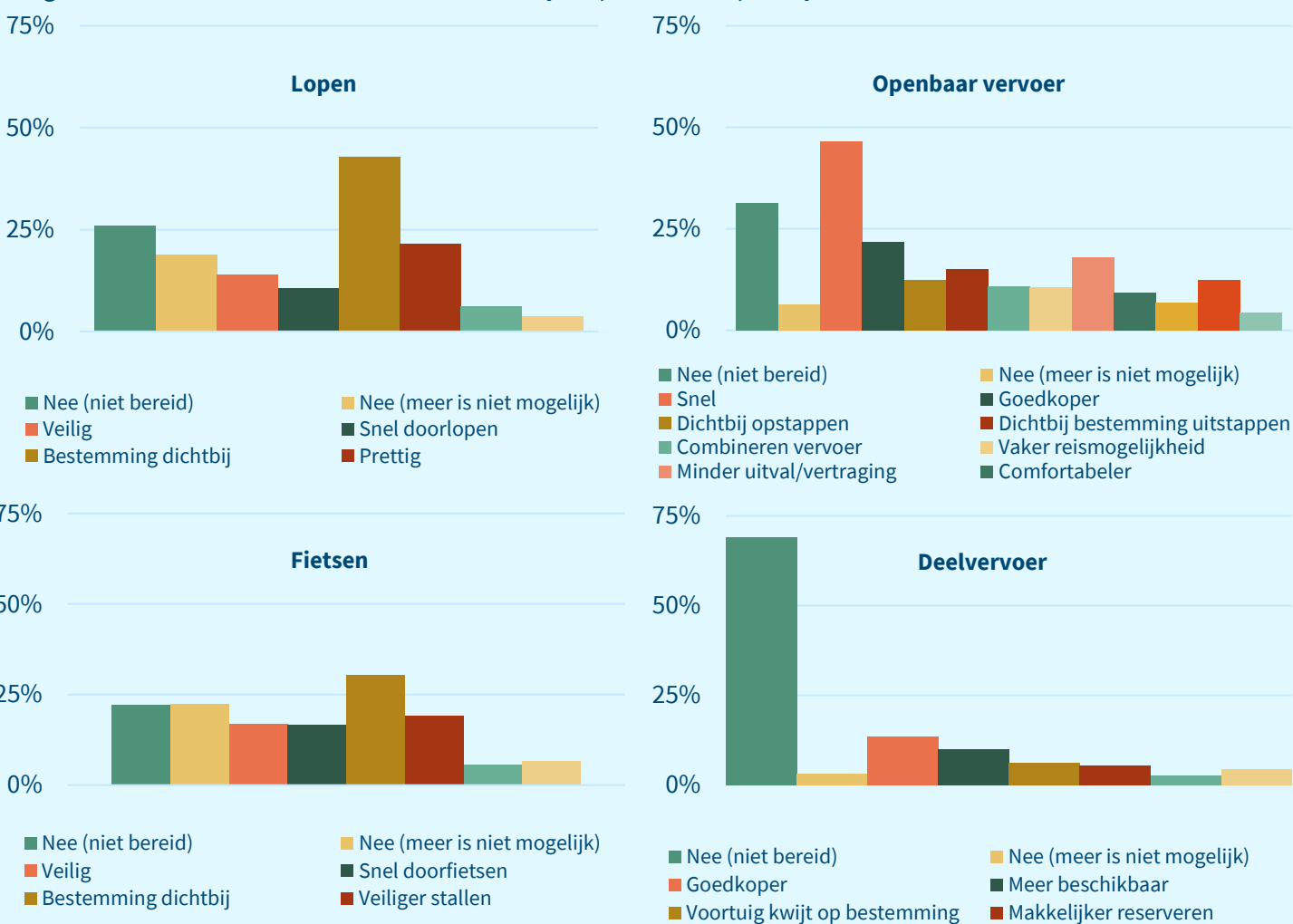
Waaraan moet de overheid nog meer aandacht besteden als het gaat om bereikbaarheid in Overijssel? (2/2)

Inwoners zijn bereid om onder voorwaarden vaker lopend, met de fiets, het ov of deelvervoer te reizen.

Meer dan de helft van de inwoners is bereid om vaker lopend, fietsend of met het ov naar hun bestemming te gaan. De belangrijkste voorwaarde daarvoor is dat bestemmingen dichterbij zijn. Om vaker te gaan lopen, willen inwoners ook dat het prettiger en veiliger lopen is. Om vaker te gaan fietsen, willen inwoners dat het veiliger fietsen is, dat je sneller door kunt fietsen en dat de fiets veiliger gestald kan worden. Om vaker met het ov te gaan, is het vooral belangrijk dat het sneller moet zijn dan nu. Dat is voor meer inwoners belangrijk dan een goedkopere reis of minder vertraging.

Een kwart van de inwoners is bereid om vaker met deelvervoer naar hun bestemming te gaan. Iets meer dan twee derde van de inwoners is niet bereid, en een kleine groep doet het al zo veel als het kan. De twee belangrijkste voorwaarden om vaker met deelvervoer naar een bestemming te gaan zijn de prijs en dat deelvervoer beter beschikbaar moet zijn in de buurt.

Figuur D: Bereidheid van deelnemers om vaker lopend, met de fiets, het openbaar vervoer of deelvervoer te reizen.



1

Aanleiding & Opzet

- Wat was de aanleiding voor deze raadpleging?
- Hoe zag het onderzoek er globaal uit?

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

De provincie Overijssel wil inwoners betrekken bij het Regionaal Mobiliteitsprogramma

- **Aanleiding.** De bereikbaarheid in Overijssel staat onder druk. Buiten de stedelijke omgeving vanwege toenemende afstanden tot voorzieningen. In en rondom de steden vooral tijdens spitsuren, wanneer de volledige capaciteitsgrenzen worden bereikt. De verstedelijkingsopgave vergroot deze druk op het mobiliteitssysteem alleen maar meer. Bovendien heeft het huidige mobiliteitssysteem een aantal nadelen: verkeersslachtoffers, milieuschade, beperkte toegankelijkheid voor bepaalde doelgroepen, gezondheidsproblemen, negatieve klimaatimpact, overmatig ruimtebeslag en uitputting van grondstoffen. Om Overijssel in de toekomst bereikbaar te houden en al deze uitdagingen het hoofd te bieden is een andere benadering nodig. Deze andere benadering werkt de provincie uit in haar Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP).
- **Participatie.** Om het perspectief van inwoners te betrekken bij dit RMP, heeft Populytics een raadpleging uitgevoerd volgens de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE)-methode (zie kader 1). In de raadpleging werden inwoners gevraagd om verschillende doelen voor het regionaal mobiliteitsbeleid af te wegen. In het RMP moeten namelijk afwegingen gemaakt worden die invloed hebben op de verschillende doelen uit de omgevingsvisie (bv. klimaat, leefomgeving, veiligheid, bereikbaarheid en nabijheid). Deze keuzes kunnen grote gevolgen hebben voor inwoners, dus wil de provincie inwoners hierbij betrekken. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is er weliswaar geparticipeerd, maar er zijn toen geen *afwegingen* tussen verschillende doelen gemaakt.

Kader 1.1. Over de methode PWE



- *Wetenschappelijk gevalideerd:* De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics vaak inzet om mensen te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers, onder andere van de TU Delft.



- *Op de stoel van:* De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving 20 minuten op de stoel van een beleidsmaker of politicus te zetten. Deelnemers krijgen een zogeheten keuzetaak te zien. Deze keuzetaak bootst de situatie na van beleidsmakers die bezig zijn met het vormen en uitvoeren van beleid. Deelnemers zien realistische beleidsopties die de beleidsmakers overwogen en ze zien dat er beperkingen zijn. Zij ervaren zodoende dezelfde keuze. Wat adviseren ze vervolgens als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Deelnemers kunnen hun advies motiveren.



- *Begrip voor complexiteit:* Door mee te doen aan een PWE-raadpleging begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.



De raadpleging kende twee versies: één versie om representatieve uitspraken over inwoners van de provincie te kunnen doen, en één versie om alle inwoners de mogelijkheid te geven hun mening te geven

	 Panelraadpleging Representatieve uitkomsten	 Open raadpleging Inclusief voor alle inwoners	Respondenten <u>niet</u> uit Overijssel
Doelgroep	Inwoners provincie Overijssel (16+)	Inwoners provincie Overijssel (16+)	Er hebben ook deelnemers meegedaan van buiten de provincie: 511 aan de panelraadpleging en 50 aan de open raadpleging. De resultaten van deze groep laten we apart zien.
Doel	- Representatieve uitspraken doen voor inwoners van de provincie o.b.v. een gebalanceerde steekproef. - De uitspraken van deze versie zijn representatief voor alle inwoners van Overijssel op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau.	- Alle inwoners de gelegenheid geven hun mening te geven. Dit verhoogt de inclusiviteit. - De uitkomsten van deze versie zijn niet representatief voor alle inwoners.	
Looptijd	November-december 2025	November 2025 – januari 2026	
Wijze van benaderen	We hebben proactief een willekeurig geselecteerde groep inwoners benaderd via een panelbureau	- Alle inwoners van 16 jaar of ouder konden deelnemen aan de open raadpleging. - Deze versie is via diverse kanalen onder de aandacht gebracht.	
Aantal respondenten	998 uit Overijssel	1.703 uit Overijssel	



2

Respondenten

- Wie hebben er meegedaan aan de raadpleging?
- Hoe vaak hebben inwoners problemen met bereikbaarheid?

1

2

3

4

5

6

7

In totaal hebben 2.701 inwoners uit Overijssel deelgenomen, waarmee representatieve uitspraken voor heel Nederland mogelijk zijn

- In totaal deden 2.701 inwoners uit de provincie Overijssel mee aan de raadpleging.
- *Representatieve uitspraken vanuit de panelraadpleging voor de kenmerken gender, leeftijd en opleiding.* Jongeren en praktisch geschoolden zijn ondervertegenwoordigd in de panelraadpleging. De resultaten van het panel zijn hiervoor herwogen, zodat de uitkomsten representatief zijn voor alle inwoners van Overijssel. Dit betekent bijvoorbeeld dat we bij het berekenen van de gemiddelden meer waarde hebben toegekend aan de antwoorden van praktisch opgeleide deelnemers en minder waarde aan de antwoorden van theoretisch opgeleide deelnemers.
- *Open raadpleging.* In de open raadpleging zijn mannen, theoretisch geschoolden en de leeftijdsgroep 35-64 oververtegenwoordigd. Hiervoor is niet herwogen, omdat het doel van de open raadpleging niet is om representatieve uitkomsten te krijgen.
- *Type woonomgeving.* De deelnemers komen uit verschillende typen woonomgevingen. De panelraadpleging volgt hierin de spreiding van inwoners over de provincie. Aan de open raadpleging deden relatief iets meer mensen mee uit (middel)grote dorpen vergeleken met de provinciale spreiding.
- *Respondenten buiten de provincie.* Er hebben ook deelnemers van buiten de provincie meegedaan. In de Bijlage worden de deelnemerskenmerken en de resultaten van deze groep gepresenteerd.

Figuur 2.1. Samenstelling van de respondenten uit Overijssel*

Gender	Aandeel Overijssel**	Panelraadpleging** (n=998)	Open raadpleging** (n=1.703)
Vrouw	49,7%	57,9%	46,4%
Man	50,3%	42,0%	52,2%
Leeftijd			
Jonger dan 35	26,5%	39,4%	21,0%
35 tot 65 jaar	48,8%	47,1%	55,4%
65 jaar of ouder	24,8%	13,5%	23,2%
Opleiding			
Praktisch	26,1%	12,1%	8,2%
Middelbaar	44,4%	46,1%	31,4%
Theoretisch	29,6%	41,3%	57,9%
Type woonomgeving			
Centrum grote kern	13,3%	16,9%	7,8%
Buitenwijk grote kern	53,0%	58,1%	46,2%
(Middel)groot dorp	18,8%	15,4%	30,3%
Klein dorp	9,7%	6,8%	9,4%
Buitengebied	5,3%	2,8%	6,2%

* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor ‘Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet’.

** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



Figuur 2.2. Spreiding van de deelnemers over de gemeentes*

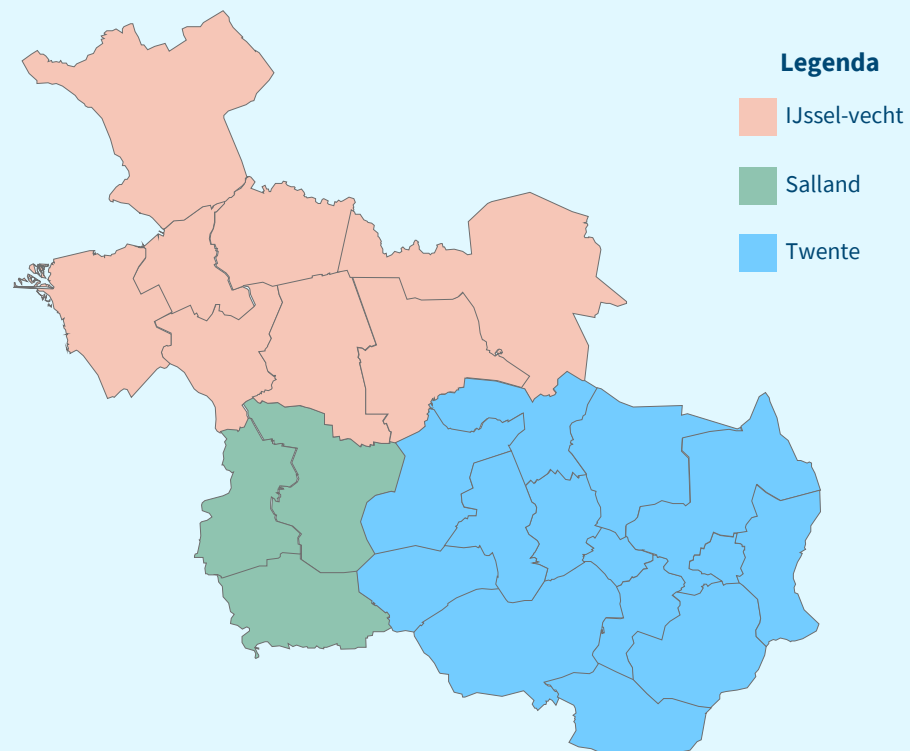
Gemeente	Aandeel Overijssel	Panel raadpleging	Open raadpleging	Regio-indeling Overijssel***
Almelo	6,3%	6,3%	1,3%	Twente
Borne	2,1%	2,1%	1,0%	Twente
Dalfsen	2,5%	2,8%	2,8%	Salland
Deventer	8,7%	9,0%	8,2%	Salland
Dinkelland	2,2%	1,0%	1,2%	Twente
Enschede	13,6%	16,8%	2,5%	Twente
Haaksbergen	2,0%	1,6%	0,8%	Twente
Hardenberg	5,3%	5,0%	9,8%	Salland
Hellendoorn	3,0%	2,6%	2,5%	Twente
Hengelo	7,0%	8,0%	2,2%	Twente
Hof van Twente	3,0%	1,6%	0,9%	Twente
Kampen	4,7%	4,1%	20,5%	IJssel-vecht
Losser	2,0%	1,1%	2,4%	Twente
Oldenzaal	2,7%	1,4%	0,9%	Twente
Olst-Wijhe	1,6%	1,6%	0,7%	Salland
Ommen	1,6%	1,6%	1,5%	Salland
Raalte	3,2%	2,6%	1,8%	Salland
Rijssen-Holten	3,2%	2,1%	4,9%	Twente
Staphorst	1,5%	0,9%	1,6%	Salland
Steenwijkerland	3,8%	4,4%	3,2%	IJssel-vecht
Tubbergen	1,8%	0,9%	0,6%	Twente
Twenterand	2,9%	2,2%	6,1%	Twente
Wierden	2,1%	1,5%	11,1%	Twente
Zwartewaterland	2,0%	1,5%	1,4%	IJssel-vecht
Zwolle	11,2%	17,1%	10,0%	IJssel-vecht

Uit alle gemeenten deden inwoners mee aan de raadpleging

- Uit alle gemeenten deden inwoners mee aan de raadpleging. Dat geldt voor zowel de panelraadpleging als de open raadpleging.
- De verdeling van deelnemers aan de panelraadpleging volgt in grote lijnen de verdeling van de populatie. Dinkelland en Tubbergen hebben een aandeel deelnemers minder dan de helft van het aandeel inwoners en zijn relatief gezien het meest ondervertegenwoordigd. Geen van de gemeenten heeft een aandeel deelnemers dat meer dan twee keer groter is dan het aandeel inwoners.
- Aan de open raadpleging deden relatief veel mensen uit de gemeenten Hardenberg, Kampen, Twenterand en Wierden mee. Voor de dataverzameling van de open raadpleging waren we afhankelijk van de inzet van gemeenten.
- Van 22 deelnemers aan de panelraadpleging (2,2%) en 190 deelnemers aan de open raadpleging (11,2%) is onbekend uit welke gemeente zij komen. Zij zijn niet meegenomen in het overzicht hiernaast.



Figuur 2.3. Spreiding van de deelnemers over de regio's in Overijssel



Regio-indeling Overijssel***	Panel raadpleging	Open raadpleging
IJssel-vecht	27,2%	35,1%
Salland	23,7%	26,5%
Twente	49,2%	38,4%

*** Bron: *Geoportaal Overijssel (2018)*.

De deelnemers kwamen uit drie regio's

- Voor deze raadpleging zijn alle 25 gemeenten uit de provincie Overijssel onderverdeeld in 3 regio's: IJssel-vecht, Salland en Twente. Het figuur hiernaast laat de geografische verdeling van de gemeenten en regio's zien.
- Inwoners uit alle regio's deden mee aan de raadpleging. Daarmee is er sprake van brede geografische spreiding over de hele provincie Overijssel. Inwoners uit zowel stedelijke als meer landelijke gemeenten hebben meegedaan.
- Van de inwoners die mee hebben gedaan aan de *panel raadpleging* kwam 27,2% uit de regio IJssel-vecht, 23,7% uit de regio Salland en 49,2% uit de regio Twente.
- Van de inwoners die mee hebben gedaan aan de *open raadpleging* kwam 35,1% uit de regio IJssel-vecht, 26,5% uit de regio Salland en 38,4% uit de regio Twente.



In totaal hebben 511 inwoners buiten Overijssel deelgenomen

- Naast de 2.701 deelnemers uit Overijssel, deden ook 512 inwoners buiten de provincie Overijssel mee aan de raadpleging.
- Zij komen uit de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland en Gelderland.
- Het merendeel van deze deelnemers komen wel eens in Overijssel: voor werk, bezoek van vrienden of familie en om andere redenen. 23% geeft aan (bijna) nooit in Overijssel te komen.
- Deelnemers van buiten Overijssel prioriteren doelen grotendeels hetzelfde als deelnemers uit Overijssel. [Zie Bijlage 1](#) voor de resultaten van de inwoners buiten Overijssel.

Figuur 2.4. Samenstelling van de respondenten buiten Overijssel

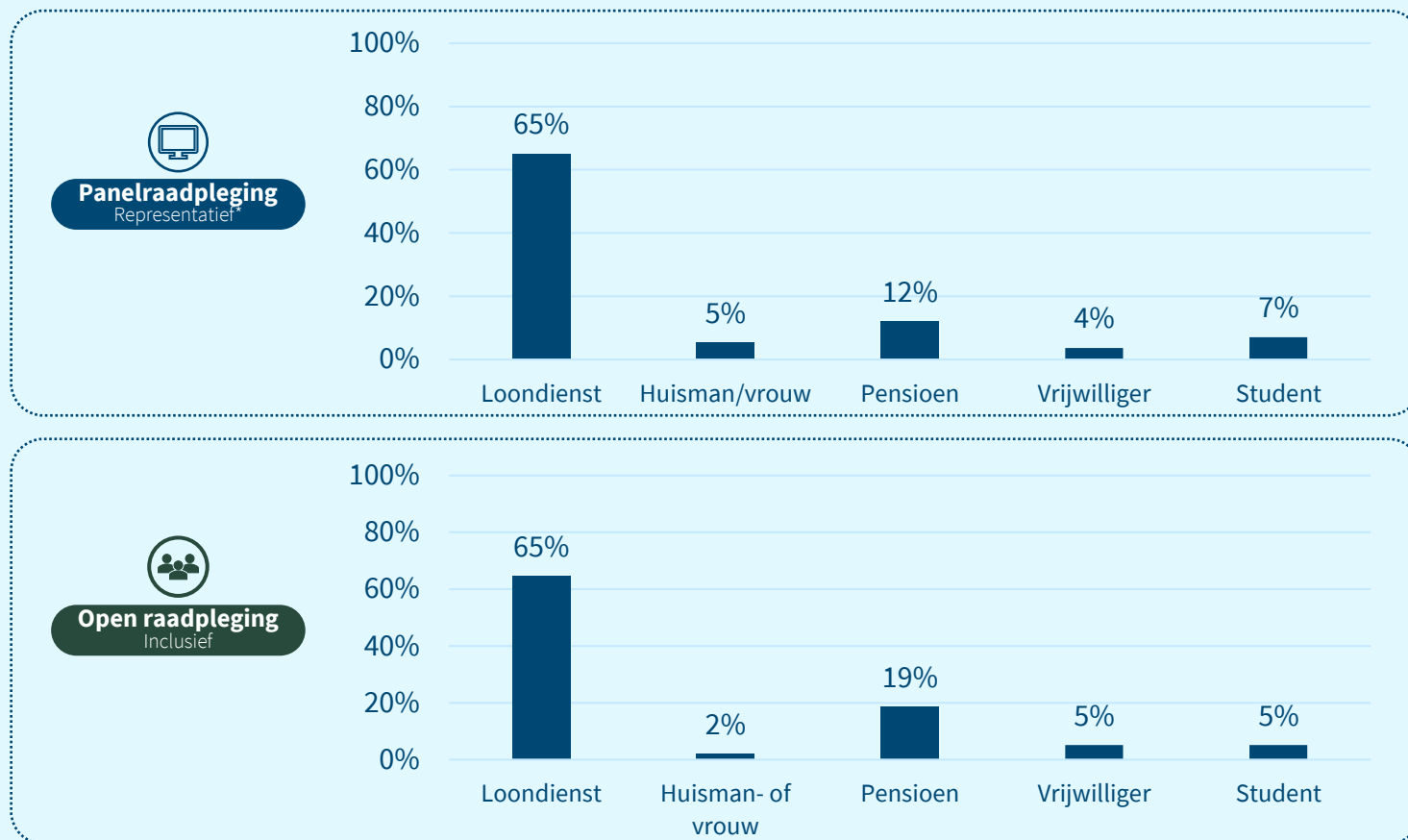
	Niet-inwoners van Overijssel* (n=511)	Inwoners van Overijssel* (n=2.701)
Gender		
Vrouw	50,1%	51,3%
Man	49,9%	48,7%
Leeftijd		
Jonger dan 35	24,7%	31,7%
35 tot 65 jaar	50,6%	46,9%
65 jaar of ouder	24,8%	21,4%
Opleiding		
Praktisch	26,8%	22,7%
Middelbaar	44,9%	43,9%
Theoretisch	28,3%	33,4%
Connectie met Overijssel van niet-inwoners**		
Ik werk in Overijssel		13,5%
Ik bezoek vrienden/familie in Overijssel		43,6%
Ik kom voor andere redenen in Overijssel		52,3%
Ik kom (bijna) nooit in Overijssel		22,5%



Wat doen deelnemers uit Overijssel voornamelijk in hun dagelijkse leven?

- 65% van de deelnemers aan de panelraadpleging is in loondienst; 12% is gepensioneerd; 7% is student; 5% is huisvrouw of -man en 4% geeft aan vrijwilliger te zijn.
- 65% van de deelnemers aan de open raadpleging is in loondienst; 19% is gepensioneerd; 5% is student; 5% is huisvrouw of -man en 2% geeft aan vrijwilliger te zijn.

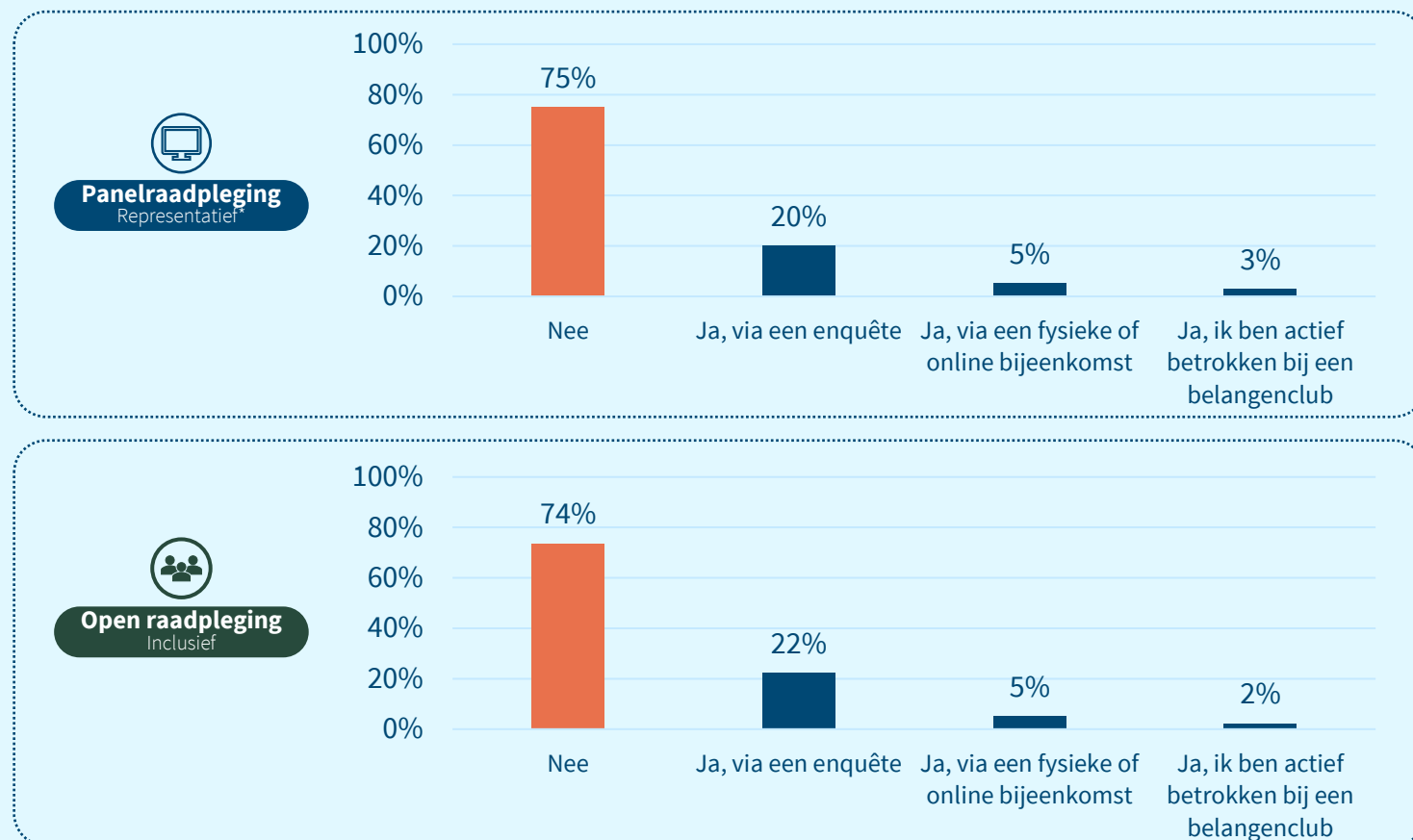
Figuur 2.5. Wat doet u voornamelijk in het dagelijks leven?



Er deden veel mensen mee die nog niet eerder hun mening gaven

- Een meerderheid van de deelnemers uit het panel (75%) gaf niet eerder zijn/haar mening over dit onderwerp. De raadpleging heeft daarmee een nieuwe groep bereikt. 25% van de deelnemers gaf wel eerder zijn of haar mening aan de overheid over dit onderwerp, soms op verschillende manieren.
- Voor het open onderzoek geldt bijna hetzelfde: 26% gaf al eens eerder hun mening over dit onderwerp, en 74% deed dit niet eerder.

Figuur 2.6. Hebben deelnemers al eerder hun mening hebben gegeven?



* Resultaten zoals hier, waar het niet gaat om de keuzes die mensen maken, zijn niet herwogen. De resultaten zijn dan niet representatief voor de provincie.



3

Reisgedrag

3A

Vervoersmiddelen

3B

Auto's parkeren

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

Deelnemers kregen enkele vragen over reisgedrag.

- **Doel**
Inzicht krijgen in het reisgedrag van inwoners.
- **Vragen**
Deelnemers kregen een aantal vragen over welke vervoersmiddelen zij gebruiken, naar welke bestemmingen zij op die manier reizen en over autobezit en parkeren:
 1. Hoe vaak gaat u ergens naartoe op de volgende manieren?
 2. Voor welk doel reist u lopend/met de fiets/met het ov/ met deelvervoer/ met de auto?
 3. Heeft uw huishouden een auto? Waar parkeert u die?
- **Analyse**
In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van de panelraadpleging. De resultaten zijn representatief voor de provincie. De resultaten van de open raadpleging staan in de bijlage.

Kader 3.1. Voorbeelden van vragen die deelnemers kregen

Hoe vaak gaat u ergens naartoe op de volgende manieren? (gemiddeld in de afgelopen maanden) (1/10)

	Minimaal één keer per week	Minimaal één keer per maand	Minder dan één keer maand, of nooit	Zeg ik liever niet/weet ik niet
Lopend	☐	☐	☐	☐
Met een (elektrische) fiets	☐	☐	☐	☐
Met een (elektrische) scooter/brommer/bromfiets	☐	☐	☐	☐
Met de bus	☐	☐	☐	☐
Met de trein	☐	☐	☐	☐
Met een deelauto, deelscooter of fiets	☐	☐	☐	☐
Met een auto	☐	☐	☐	☐

Voor welk doel reist u lopend? U kunt meerdere antwoorden aanvinken. (2/10)

- ☐ Naar werk of school
- ☐ Zakelijke reizen
- ☐ Boodschappen
- ☐ Doktersbezoek
- ☐ Bezoek vrienden/familie
- ☐ Vrije tijd, sport of hobby
- ☐ Winkelen
- ☐ Anders

Heeft uw huishouden een auto? (10/11)

- ☐ Nee, geen auto
- ☒ Mijn huishouden heeft één auto
- ☐ Mijn huishouden heeft meerdere auto's

U gaf aan dat in uw huishouden 1 of meer auto's zijn. Waar parkeert u die? (11/11)

- ☐ Ik parkeer minimaal één auto op eigen terrein
- ☐ Ik parkeer minimaal één auto op straat
- ☐ Ik parkeer minimaal één auto in een openbare parkeergarage



3A

Vervoersmiddelen

- Welke vervoersmiddelen gebruiken deelnemers voor hun bestemmingen?
- Welke afstand reizen zij van en naar hun werk of school?

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

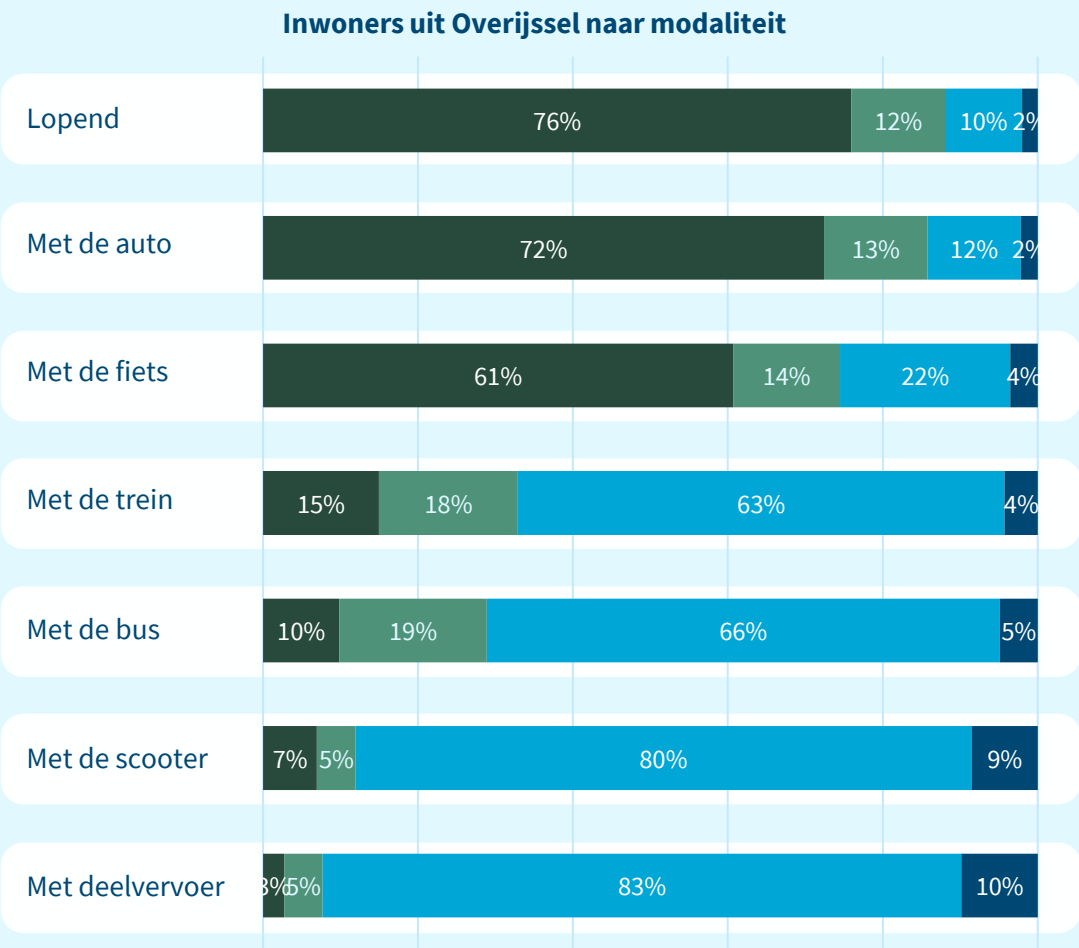
7

Bijlagen

Inwoners reizen met verschillende modaliteiten

- **Lopen**, de **auto** en de **fiets** zijn de meest gebruikte vervoersmiddelen door inwoners uit Overijssel. Een groot deel van de inwoners gebruikt deze modaliteiten minimaal een keer per week of per maand.
- Lopen is de meest gebruikte manier van verplaatsen, wat wijst op veel korte, dagelijkse verplaatsingen.
- De auto is voor veel inwoners ook een belangrijk en regelmatig gebruikt vervoersmiddel.
- De fiets wordt ook door een aanzienlijke groep inwoners (61%) vaak gebruikt en is daarom de derde belangrijke pijler in het mobiliteitsgedrag.
- Het **openbaar vervoer** (de trein en de bus) wordt minder vaak gebruikt, voor veel inwoners speelt het een aanvullende of incidentele rol.
- De **scooter** en het **deelvervoer** worden door het grootste deel van de inwoners zelden of niet gebruikt.
- Hoe deelnemers uit de open raadpleging reizen lijkt sterk op hoe deelnemers uit de panelraadpleging reizen. [Zie de bijlage.](#)

Figuur 3.1. Hoe vaak reist u op de volgende manier?



Legenda

Min. 1 keer
per week

Min. 1 keer
per maand

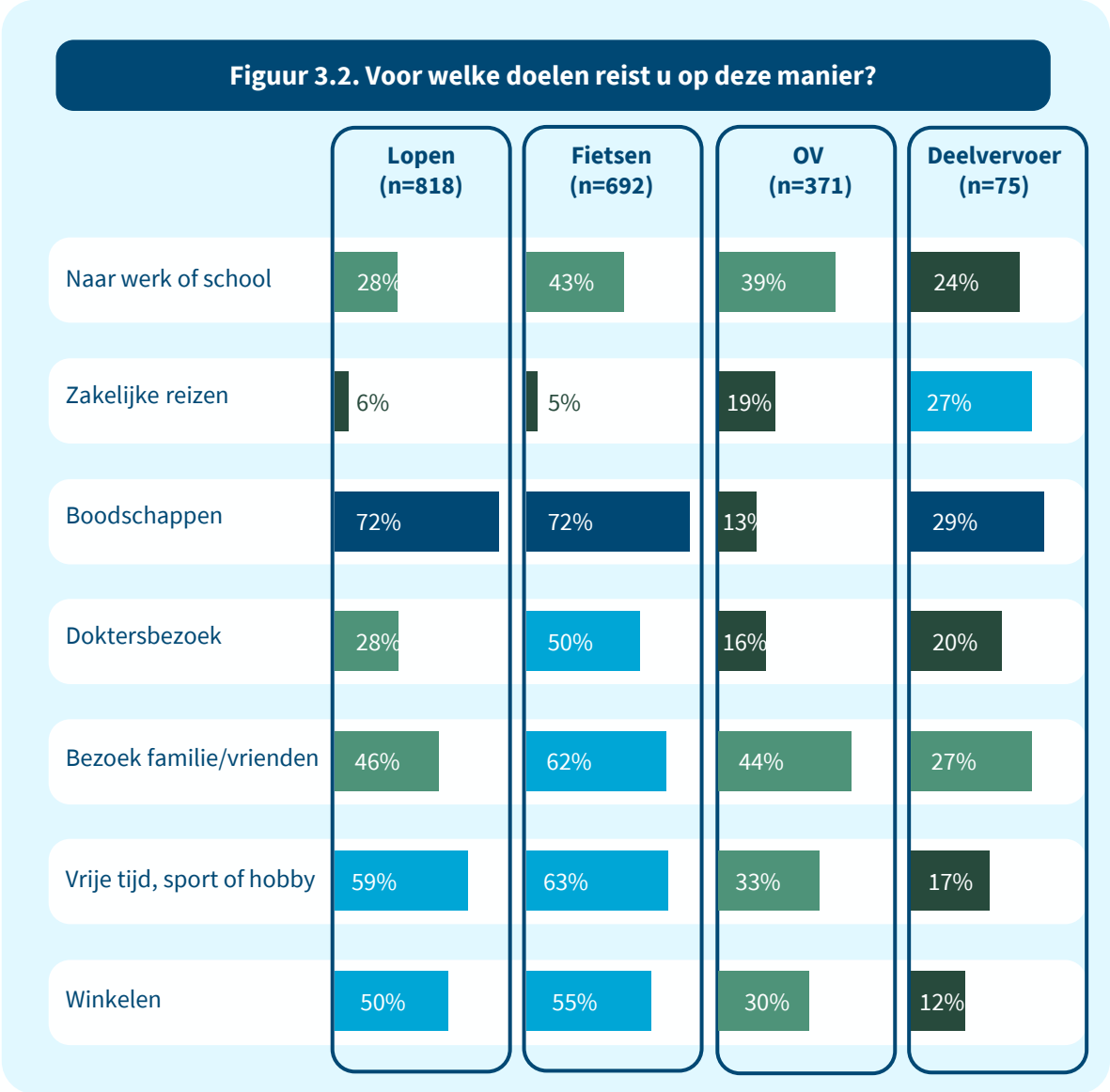
Minder

Zeg ik niet/
weet ik niet

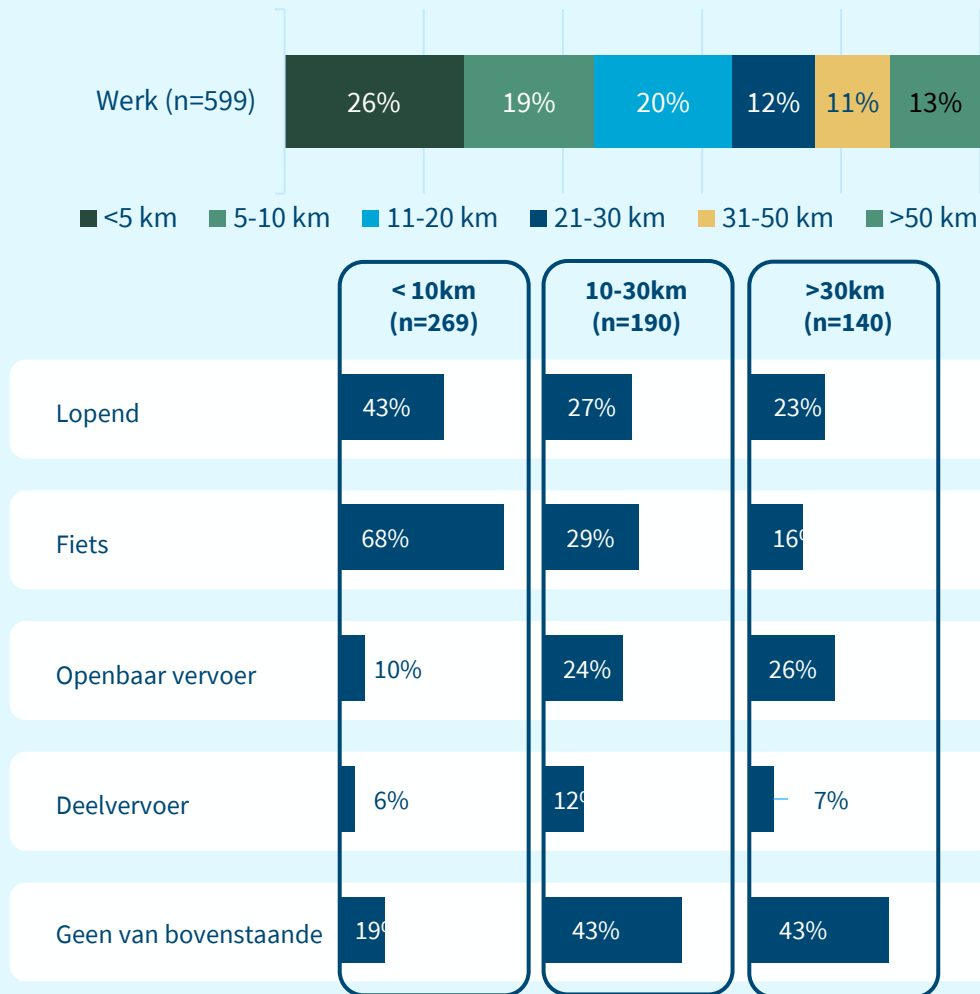


Inwoners gebruiken modaliteiten voor verschillende doeleinden

- Van de mensen die aangaven dat ze minimaal eens per maand **lopend** ergens naartoe gaan, geeft een grote meerderheid (72%) aan dat dit voor boodschappen is. Daarnaast geeft ongeveer de helft van deze deelnemers aan wel eens lopend naar vrije tijd, sport of hobby (59%), winkels (50%) en familie/vrienden (46%) te gaan.
- Mensen die minimaal eens per maand ergens op de **fiets** naartoe gaan, doen dit om verschillende redenen. Een meerderheid fietst voor boodschappen (72%), vrije tijd, sport of hobby (63%), voor bezoek aan familie of vrienden (62%), voor winkelen (55%) en als ze naar de dokter gaan (50%).
- Mensen die minimaal eens per maand met het **openbaar vervoer** reizen (trein of bus), doen dat voornamelijk voor bezoek aan familie/vrienden (44%), werk of school (39%), vrije tijd, sport of hobby (33%) en winkelen (30%).
- Mensen die minimaal eens per maand **deelvervoer** gebruiken, doen dat het vaakst voor boodschappen (29%), voor bezoek aan familie/vrienden (27%) en voor zakelijke reizen (27%).
- Voor welke doelen deelnemers uit de open raadpleging reizen lijkt sterk op hoe deelnemers uit de panelraadpleging reizen. Zie de bijlage.
- We hebben aan autogebruikers niet gevraagd voor welke doeleinden zij de auto gebruiken.



Figuur 3.3. Wat is de reisafstand naar uw werk?

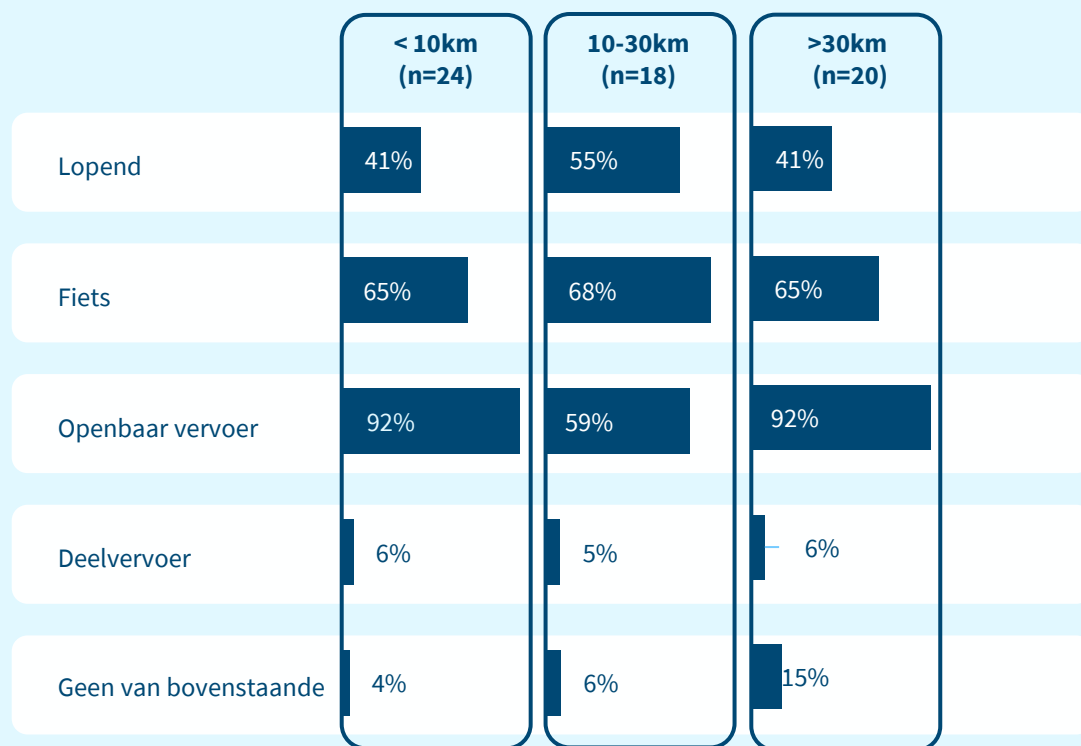
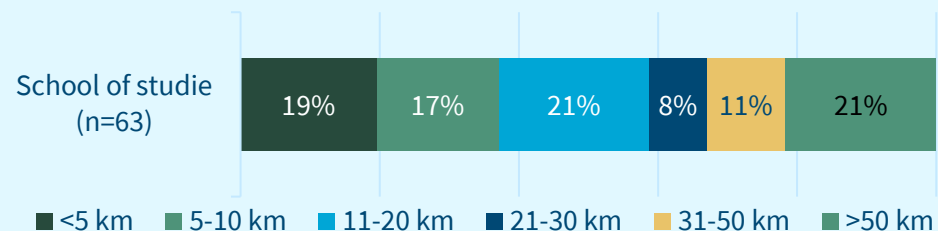


Hoe ver reizen inwoners naar hun werk?

- We vroegen deelnemers die als hoofdactiviteit ‘werk’ hadden naar hun reisafstand tot werk.
- Voor ongeveer een op de vier inwoner (26%) is het minder dan vijf kilometer reizen naar hun werk. Bijna een op de vijf mensen (19%) woont tussen de vijf en tien kilometer van hun werk. 43% woont elf tot vijftig kilometer van hun werk vandaan en voor 13% is hun werk verder dan vijftig kilometer van hun huis.
- In de open raadpleging is de groep reizigers die meer dan vijftig kilometer reist groter dan in de panelraadpleging. [Zie de bijlage.](#)
- We geven in de figuur hiernaast ook een overzicht weer van het aandeel werkenden dat aangeeft wel eens op een bepaalde manier naar werk te gaan, uitgesplitst naar drie afstandsgroepen.
- Opvallend genoeg geeft ongeveer een kwart van de deelnemers die meer dan tien kilometer van werk af woont aan wel eens lopend naar werk of school te gaan. Dat is te verklaren doordat mensen op wisselende locaties werken, naar werk en school gaan of ook dit antwoord hebben gegeven als ze hun reis deels lopend volbrengen.
- Daarnaast valt op dat van de twee groepen inwoners die meer dan tien kilometer afstand wonen van hun werk ook ongeveer een kwart aangeeft met het openbaar vervoer te gaan, en rond een tiende met deelvervoer. Bijna de helft geeft van geen van de genoemde modaliteiten gebruik te maken; dat zijn naar verwachting de autogebruikers.



Figuur 3.4. Wat is de reisafstand naar uw school of studie?



Hoe ver reizen inwoners naar hun school of studie?

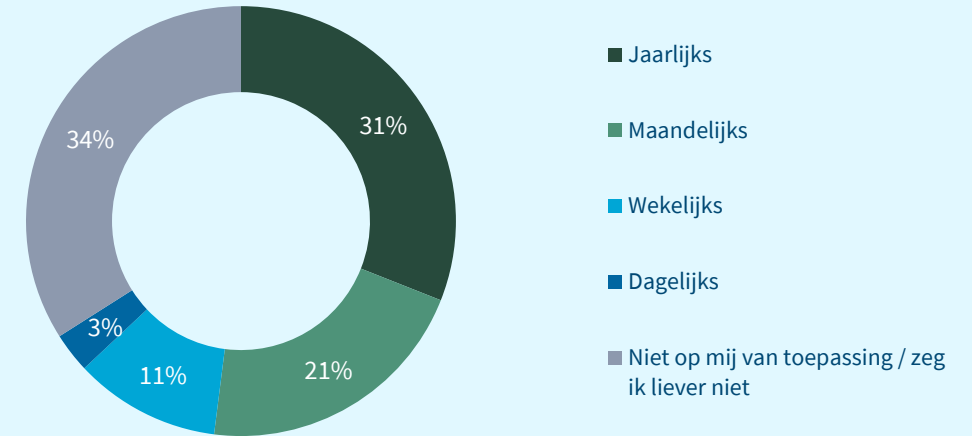
- We vroegen deelnemers die als hoofdactiviteit ‘studie’ hadden naar hun reisafstand tot school.
- Voor 19% van de scholieren en studente is hun school of studie minder dan vijf kilometer van hun huis, maar voor 21% is school of studie meer dan vijftig kilometer reizen.
- In de open raadpleging is de groep reizigers die meer dan vijftig kilometer reist groter dan in de panelraadpleging. **Zie de bijlage.**
- We geven in de figuur hiernaast ook een overzicht weer van het aandeel scholieren en studenten dat aangeeft wel eens op een bepaalde manier naar school te gaan, uitgesplitst naar drie afstandsgroepen. Daarbij is het belangrijk te zeggen dat dit slechts een groep van 63 deelnemers betreft.
- Ook hier geeft een groot deel van de deelnemers die meer dan 10 kilometer van school af woont aan wel eens lopend of fietsend naar school te gaan. Dat is te verklaren doordat mensen op wisselende locaties naar school gaan of ook dit antwoord hebben gegeven als ze hun reis deels lopend of fietsend volbrengen (en deels met een ander vervoersmiddel).



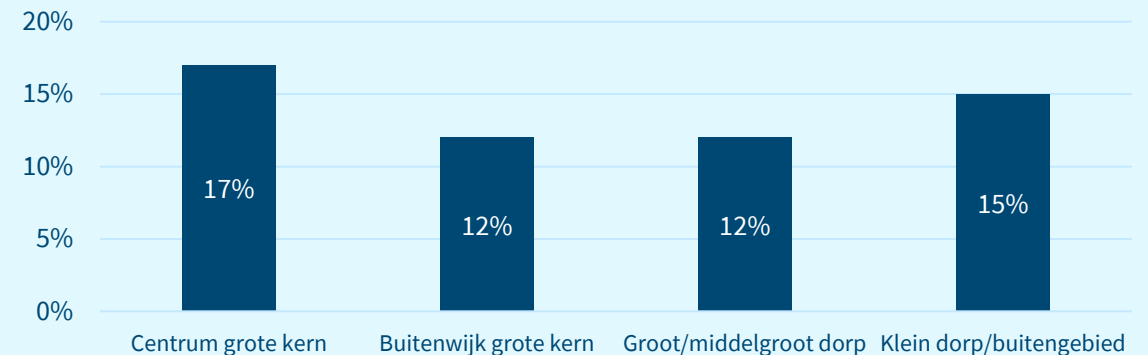
Problemen met bereikbaarheid

- We vroegen deelnemers hoe vaak ze problemen ervaren met bereikbaarheid.
- 5% van de inwoners ervaart dagelijks problemen met bereikbaarheid; 11% wekelijks.
- In totaal 61% van de inwoners heeft ofwel jaarlijks problemen met bereikbaarheid, ofwel geeft aan dat dit niet van toepassing is.
- Inwoners in buitenwijken van grote kernen en in (middel)grote dorpen hebben minder vaak last van problemen met bereikbaarheid dan inwoners in het centrum van een grote kern/stad of in kleine dorpen/buitengebied.
- In de open raadpleging heeft een grotere groep deelnemers dagelijks (6%) of wekelijks (14%) problemen met bereikbaarheid. **Zie de bijlage.**

Figuur 3.5. Hoe vaak heeft u problemen met bereikbaarheid?



Aandeel inwoners dat minimaal wekelijks problemen heeft met bereikbaarheid, naar type woonomgeving



3B

Auto's parkeren

- Hoeveel deelnemers hebben een auto?
- Waar parkeren zij hun auto?
- Onder welke voorwaarden zijn zij bereid om ergens anders te parkeren?

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

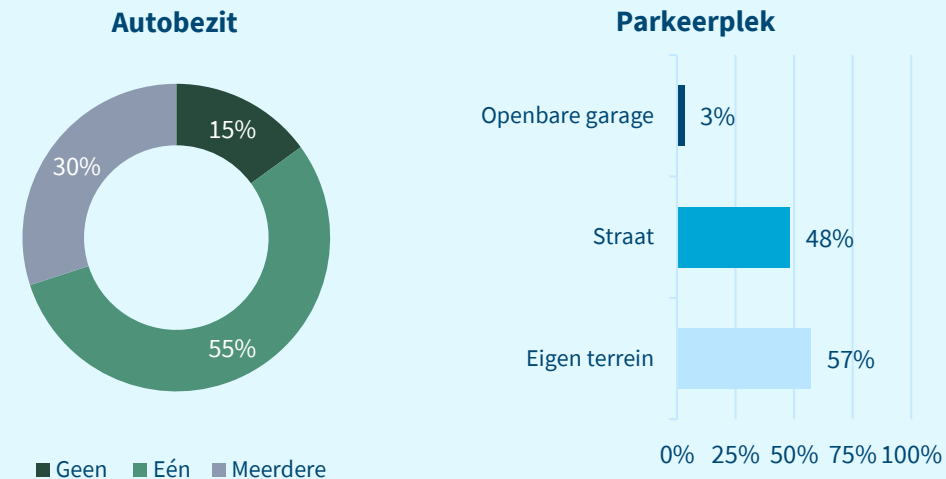
7

Bijlagen

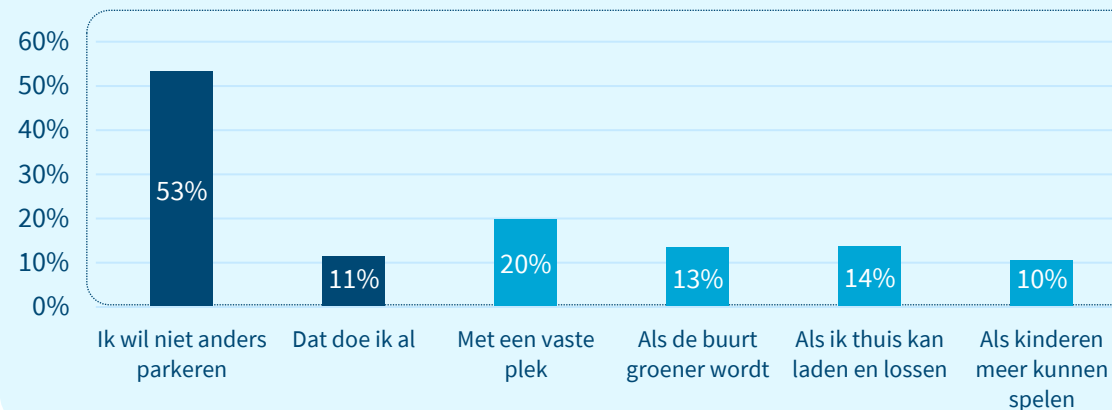
Inwoners zijn bereid om anders te parkeren, als daar iets tegenover staat

- De meeste inwoners hebben één auto in hun huishouden. 15% heeft geen auto.
- Inwoners parkeren hun auto('s) voornamelijk op eigen terrein en op straat.
- Van de inwoners die minimaal één auto op straat parkeren, is het merendeel niet bereid om de auto verder van huis te parkeren (53%). 11% doet dit op dit moment al.
- Maar er zijn ook inwoners die aangeven dat ze onder één of meerdere voorwaarden wel hun auto verder van huis willen parkeren. 20% van de inwoners die op straat parkeert, is bereid verder te parkeren als ze wel een vaste plek hebben. Ook zijn er inwoners die bereid zijn dit te doen als ze nog wel thuis kunnen laden en lossen (14%), als de buurt groener wordt (13%) en als kinderen daardoor meer kunnen spelen (10%).
- In de open raadpleging geeft een iets kleiner deel aan géén auto te hebben (10%). Van de autobezitters in de open raadpleging die minimaal één auto op straat parkeren is meer dan een kwart bereid ergens anders te parkeren als de buurt groener wordt (27%) en als men wel thuis kan laden en lossen (29%). Deze deelnemers parkeren hun auto('s) veel vaker op eigen terrein (71%). **Zie de bijlage.**

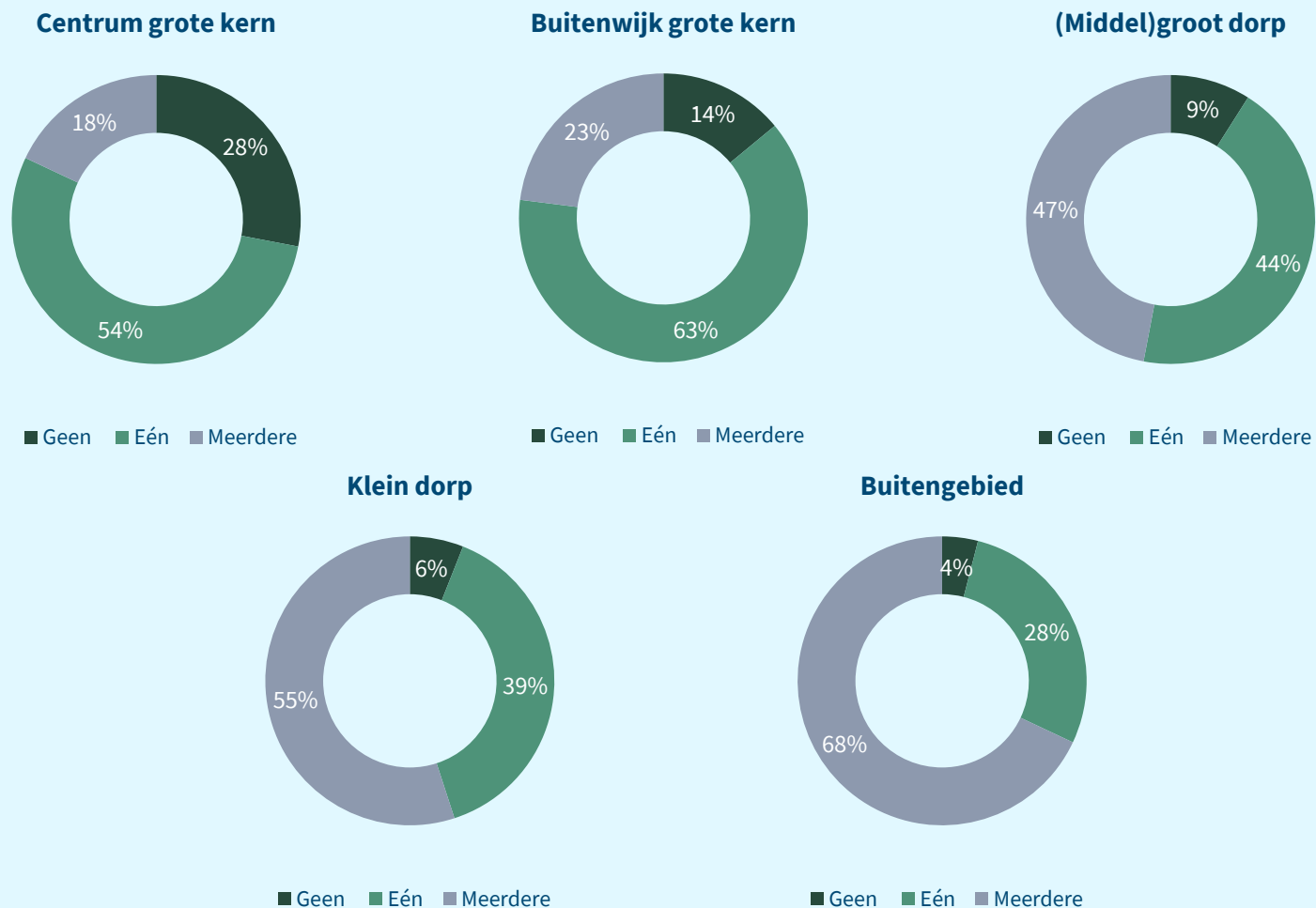
Figuur 3.6. Heeft uw huishouden een auto en waar parkeert u deze?



Figuur 3.7. Wanneer bent u bereid uw auto ergens anders te parkeren?



Figuur 3.8. Heeft uw huishouden een auto?



Autobezit neemt toe naar mate inwoners verder van het centrum af wonen

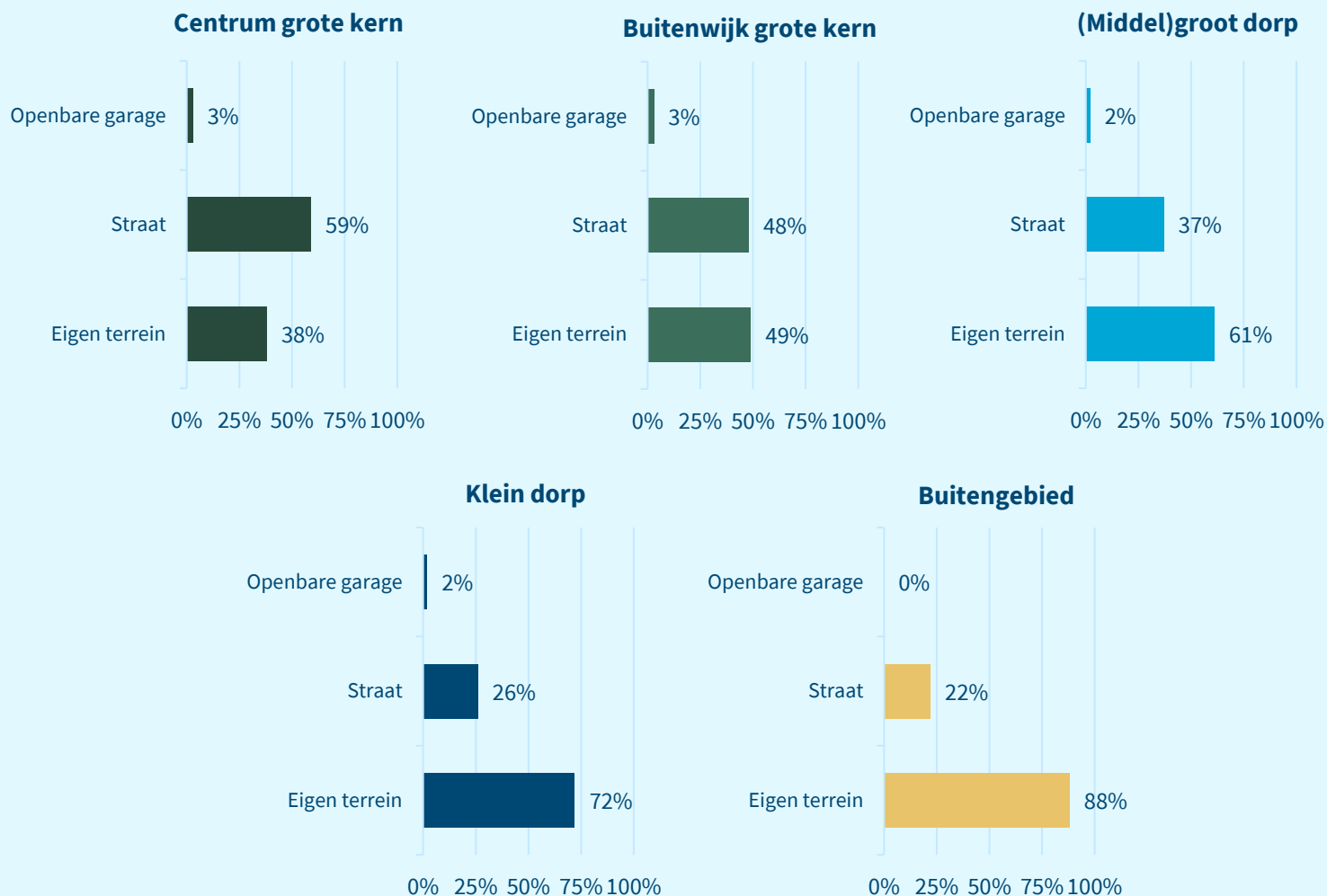
- Van de huishoudens uit de centrumgebieden heeft een relatief groot aandeel géén auto (28%). De meeste huishoudens daar hebben één auto (54%).
- In buitenwijken van grote kernen zien we een verschuiving naar één auto per huishouden. 63% heeft een huishouden met één auto.
- In (middel)grote en kleine dorpen neemt het aandeel huishoudens met meerdere auto's sterk toe. In (middel)grote dorpen is dat 47% en in kleine dorpen 55%.
- Het buitengebied springt eruit: hier heeft het merendeel van de huishoudens (68%) twee of meer auto's.
- Kortom: hoe landelijker (stedelijker) de woonomgeving, hoe groter (kleiner) het autobezit.



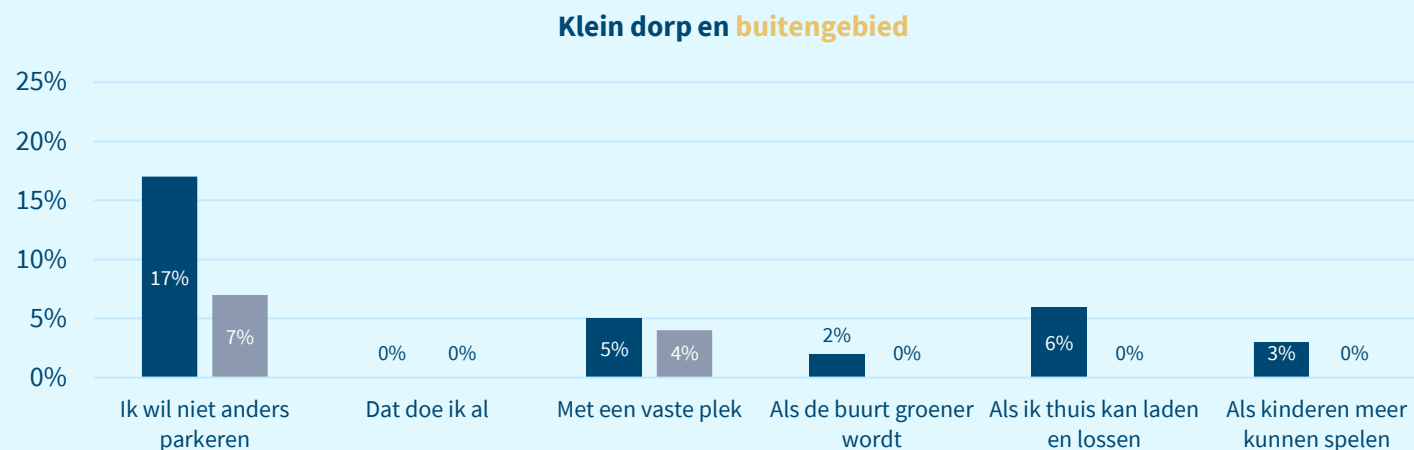
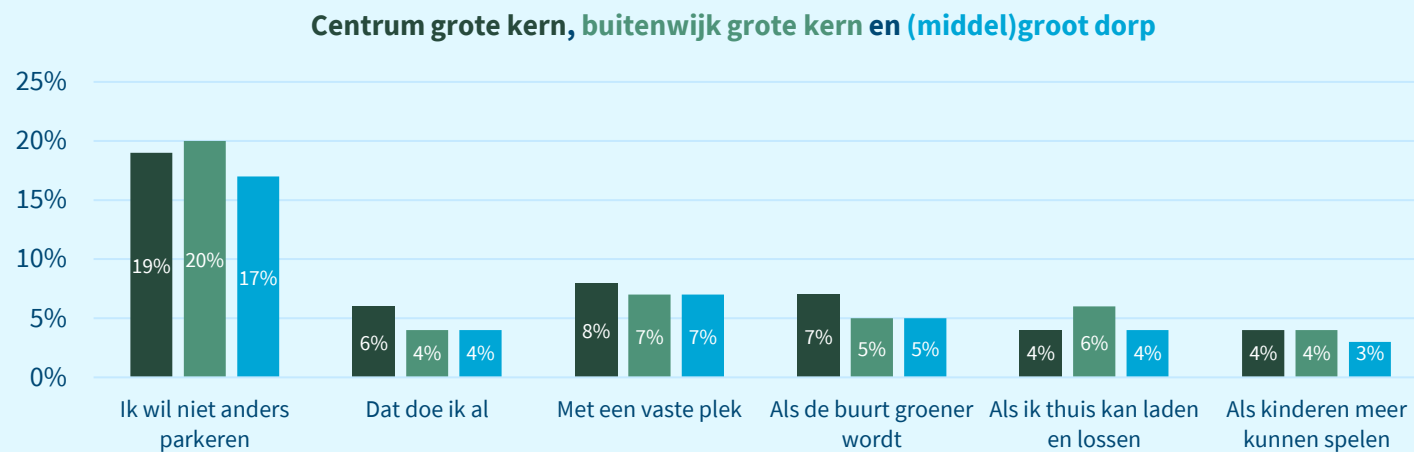
Waar inwoners parkeren, verschilt per woonomgeving

- Inwoners uit centrumgebieden parkeren de auto vooral op straat (59%) en relatief minder vaak op eigen terrein (38%).
- In buitenwijken van grote kernen parkeren inwoners de auto zowel op straat (48%) als op eigen terrein (49%).
- In (middel)grote dorpen parkeert de meerderheid van de inwoners hun auto op eigen terrein (61%). Voor inwoners uit kleine dorpen (72%) en buitengebieden (88%) is dit een overgrote meerderheid.
- Parkeren in openbare parkeergarages speelt in alle woongebieden een beperkte rol.
- Kortom: hoe landelijker (stedelijker) de woonomgeving, hoe vaker (minder vaak) inwoners parkeren op hun eigen terrein.

Figuur 3.9. Waar parkeert u uw auto('s)?



Figuur 3.10. Wanneer bent u bereid uw auto ergens anders te parkeren?



De bereidheid tot anders parkeren hangt samen met woonomgeving

- Een deel van de inwoners uit centrumgebieden en (middel)grote dorpen is bereid anders te parkeren, als er aan één of meer voorwaarden wordt voldaan. Zij noemen een vaste parkeerplek, een groenere buurt en mogelijkheden om thuis te kunnen laden en lossen het vaakst. 17-20% van deze inwoners is niet bereid anders te parkeren.
- Inwoners van kleine dorpen en buitengebieden noemen minder voorwaarden. Dit kan erop wijzen dat aan deze voorwaarden al is voldaan, zoals voldoende ruimte, vaste parkeerplekken en speelruimte voor kinderen.
- Daarnaast geeft een relatief grotere groep inwoners van kleine dorpen en buitengebieden aan niet anders te willen parkeren.
- Kortom: in landelijke (stedelijke) gebieden is de bereidheid van inwoners om anders te parkeren groter (kleiner), omdat de huidige situatie al (niet) voldoet.



4

Prioritering doelen

4A

Algemene prioriteiten en motivaties

4B

Clusteranalyse

4C

Uitsplitsingen naar kenmerk

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

De hoofdvraag van de PWE-raadpleging was welke doelen inwoners belangrijk vinden voor het Regionaal Mobiliteitsprogramma

- **Doel.** Inzicht krijgen in de prioriteiten van (verschillende groepen) burgers betreffende de doelen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma.
- **Keuzesituatie.** Deelnemers verdeelden 50 punten over 10 doelen waar de overheid meer of minder prioriteit aan kan geven. Deze 10 doelen zijn vastgesteld en vertaald in overleg met beleidsmedewerkers van de provincie en gemeenten (zie methodologie). Deelnemers kregen alleen de uitlegtekst tussen aanhalingstekens te zien (kader 4.1)

Korte term	Gebruikte tekst in onderzoek
Minder verkeersoverlast	“Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft”
Betaalbaarheid	“Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen”
Verkeersveiligheid	“Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn”
Actief reizen	“Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen”
Minder vervuiling	“Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen”
Bereikbaarheid belangrijke voorzieningen	“Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken”
Snelheid	“Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen”
Sociale veiligheid	“Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer”
Inclusiviteit	“Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen”
Groene leefomgeving	“Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt”

- **Extra informatie.** Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.

Kader 4.1. De keuzetaak met 10 doelen

Bereikbaarheid in Overijssel: wat vindt u belangrijk?

Gebruik de **+** en **-** knoppen om 50 punten te verdelen over de verschillende doelen. Geef veel punten als u iets belangrijk vindt. Geef weinig punten als u iets niet belangrijk vindt.

Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft — 0 +	Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen — 0 +	Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn — 0 +
Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen — 0 +	Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen — 0 +	Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken — 0 +
Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen — 0 +	Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer — 0 +	Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen — 0 +
Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt — 0 +		



4A

Algemene prioriteiten

- De prioriteiten van deelnemers aan de panelraadpleging en de open raadpleging
- Een overzicht van argumenten voor en tegen de doelen

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

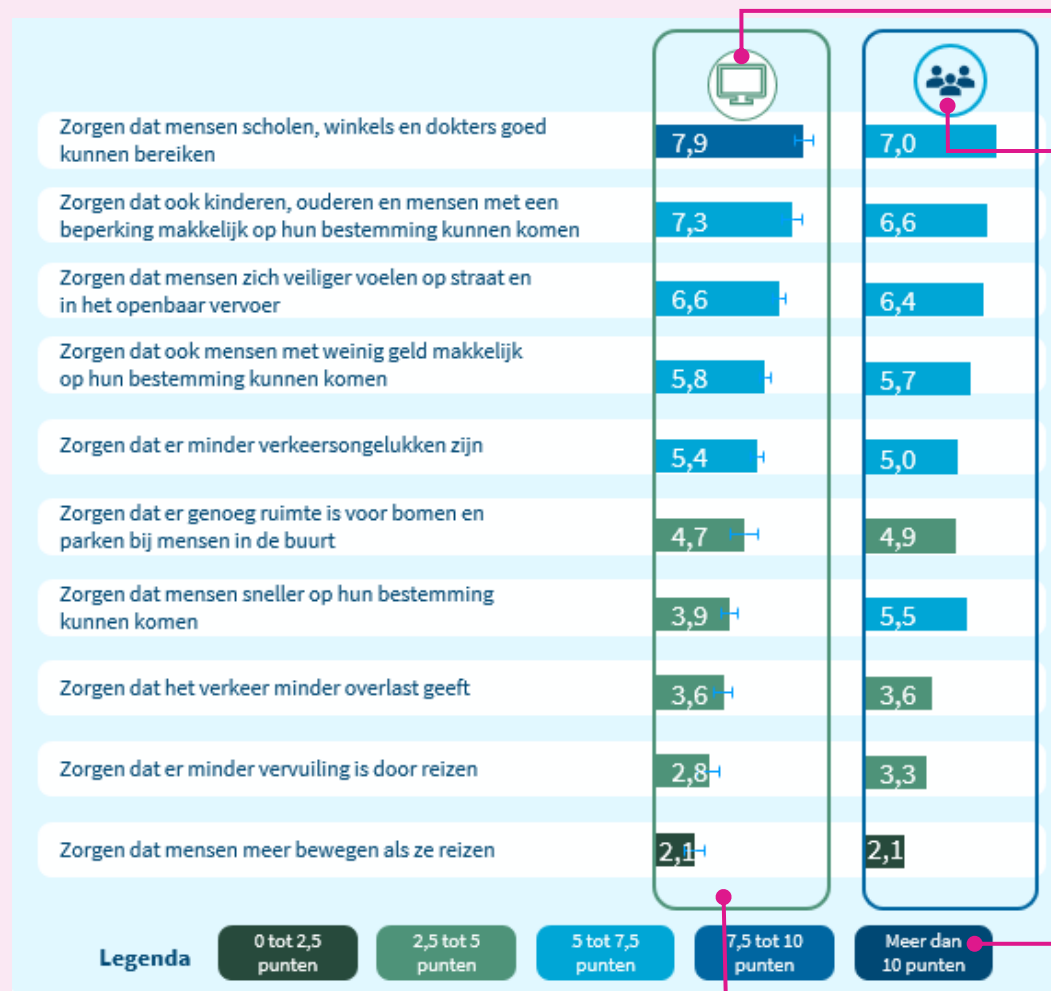
Kader 4.2. Hoe lezen we de resultaten?

Uitgangswaarde

Als deelnemers alles evenveel prioriteit geven, dan zou elke optie 5 punten krijgen (50 gedeeld door 10). Dit noemen we de *uitgangswaarde*.

Betrouwbaarheidsinterval

Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle inwoners van de provincie mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardebereik van dit (lichtblauwe) betrouwbaarheidsinterval. Een praktische benadering om te beoordelen of twee doelen significant van elkaar verschillen, is de volgende: als de score van een doel zich buiten het interval van het andere doel bevindt, dan is het verschil tussen deze doelen *significant*. In dit voorbeeld verschilt de gemiddelde prioritering van 'minder overlast' significant t.o.v. 'minder verkeersongelukken'. Maar 'minder overlast' verschilt niet significant van 'sneller op hun bestemming'. De volgorde van deze twee doelen zou ook omgekeerd kunnen zijn.

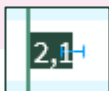


Gemiddelden voor alle deelnemers

- We presenteren links de resultaten van de *panelraadpleging*
- We presenteren rechts de resultaten van de *open raadpleging*.

Legenda: hoge en lage prioriteit

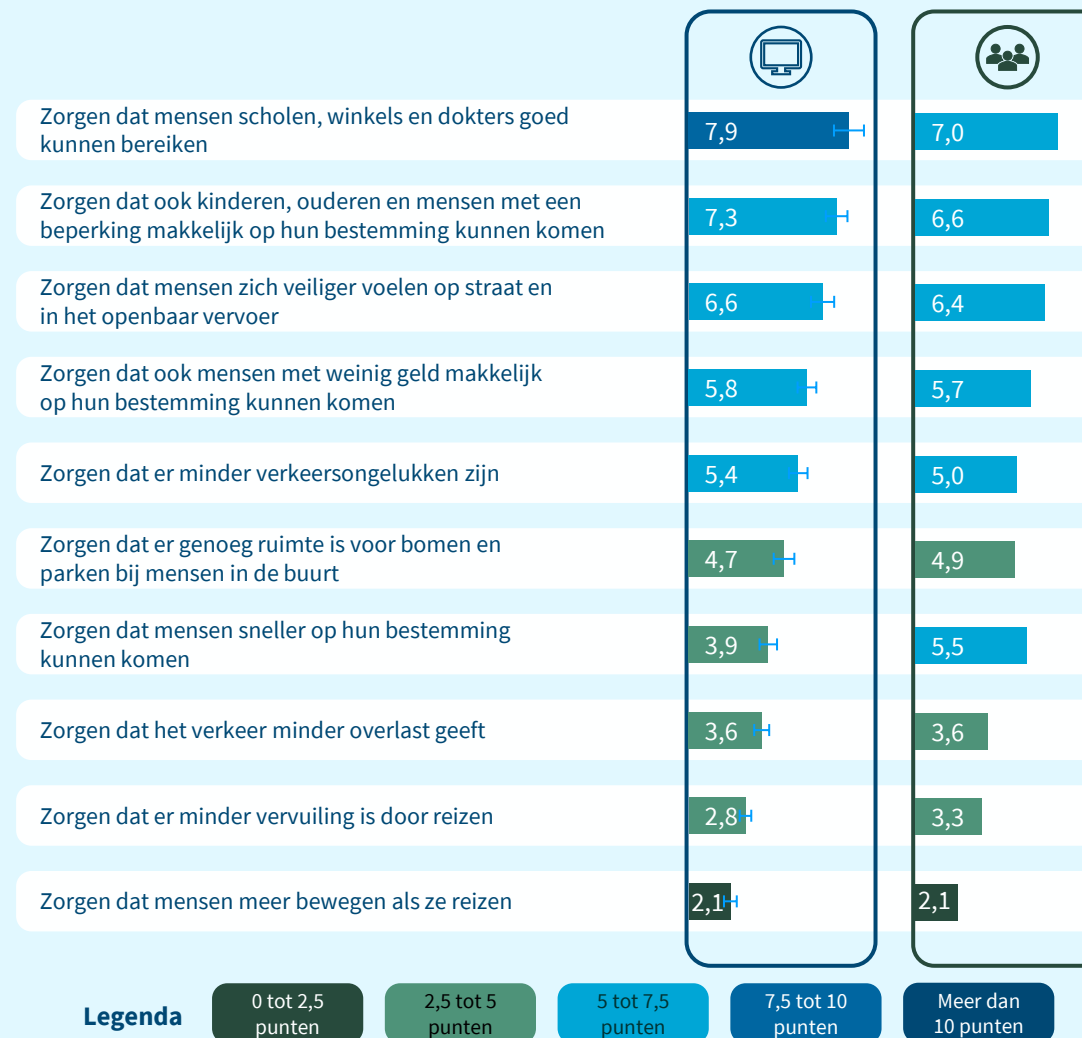
- Als een doel meer dan de uitgangswaarde van 5 punten krijgt, krijgt die *prioriteit* van (een groep) deelnemers.
- Als een doel meer dan 7,5 punten krijgt, dan heeft het *hoge prioriteit*.
- Minder dan 2,5 punten is *lage prioriteit*.
- Meer dan 10 punten wijst op een principekwestie.



Bereikbaarheid van voorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid krijgen de meeste prioriteit

- Inwoners geven de hoogste prioriteit aan **bereikbaarheid** van basisvoorzieningen zoals scholen, winkels en de dokter. Veel inwoners vinden dit een basisbehoefte. En dat het een kerntaak van de overheid is om hierin te voorzien.
- Ook **inclusiviteit** scoort hoog: inwoners vinden het belangrijk dat kinderen, ouderen en mensen met een beperking zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Ook dit doel scoort hoog omdat inwoners het een basisprincipe vinden.
- **Sociale veiligheid** wordt als derde belangrijk principe gezien; inwoners willen zich veilig voelen op straat en in het openbaar vervoer.
- **Betaalbaarheid** speelt ook een rol, inwoners vinden dat mensen met weinig geld hun bestemming ook moeten kunnen bereiken.
- Verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor bomen en parkeren) vormen de middenmoot van prioriteiten.
- Snelheid, leefbaarheid (minder overlast), luchtkwaliteit, klimaat-impact (vervuiling) en gezondheid (beweging) zijn relatief minder belangrijk voor inwoners. Vooral meer bewegen tijdens het reizen wordt door inwoners minder gezien als een taak van de overheid en meer als eigen verantwoordelijkheid.
- De gemiddelde prioritering in de **open** raadpleging is grotendeels hetzelfde als de gemiddelde prioritering in de **gesloten** raadpleging. Alleen 'zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen' krijgt meer prioriteit in de open raadpleging.

Figuur 4.1. Prioritering doelen – gemiddeld



	Het is belangrijk	Het is een basistaak van de overheid	Het is nu niet op orde		Het is niet (zo) belangrijk	Het is nu voldoende	Het is geen taak van de overheid	Andere opties zijn belangrijker	Wordt nu juist te veel aan gedaan
Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken		★						★	
Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen		★						★	
Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer		★					★		
Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn		★				★			
Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen		★			★				
Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen	★		★		★	★			
Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt	★				★	★			
Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft			★			★			
Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen	★					★			★
Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen	★						★		

De hoogste prioriteiten zijn een basistaak van de overheid

- Het schema hiernaast geeft een indicatie van de meest genoemde argumenten voor (blauw) en tegen (groen) een doel.
- De kleine sterretjes geven aan dat dit type argument weliswaar het meest genoemde voor- of tegenargument is, maar is genoemd door minder dan 5% van de deelnemers.
- De deelnemers geven bij hoogst scorende doelen voornamelijk als argument dat het een basistaak van de overheid is om het doel te realiseren. Pas bij de doelen die gemiddeld laag scoren geven deelnemers andersoortige argumenten, zoals dat het belangrijk voor ze is en/of dat het op dit moment onvoldoende geregeld is.
- Actief reizen scoort gemiddeld weinig punten. Het meest genoemde argument daarvoor is dat actief reizen geen taak van de overheid is. De andere doelen die laag scoren, scoren vooral laag omdat deelnemers menen dat er nu al voldoende wordt gedaan.
- Opvallend is dat het doel ‘minder vervuiling’ weinig punten krijgt omdat deelnemers vinden dat er nu al te veel aan gedaan wordt (naast dat het nu al voldoende is).
- De pagina's hierna geven een beeld van de argumenten die deelnemers geven.



Illustratieve quotes bij de drie doelen die het meeste prioriteit krijgen.

Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken

"Goed en goedkoop OV. Minder marktwerking, meer nutsvoorzieningen."

"Lijkt me volstrekt duidelijk dat het belangrijk is dat je met name je huisarts goed kunt bereiken"

"Dit zijn basis zaken. Deze moeten m.i. bereikbaar zijn."

"Bereikbaarheid is slecht of traag"

"Belangrijk, maar minder belangrijk dan de andere punten"

"Het is belangrijk dat mensen ook zonder auto deze plekken kunnen bereiken. Zeker de eerste levensbehoeftes zoals eten, school of zorg"

"Spreekt voor zich, toch? Er is daar weinig parkeerruimte en het ziekenhuis in Hardenberg hoeft ik met het openbaar vervoer niet eens te overwegen. Auto's worden groter en parkeren is duur en schaars."

Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen

"Prioriteit, horen ook bij de maatschappij"

"Iedereen moet mobiel kunnen zijn"

"Een beperking is al lastig genoeg, dus zeer belangrijk"

"Voor gehandicapten is het nog moeilijk om je te redden in OV en ook met de auto omdat er in de stad weinig parkeermogelijkheden zijn."

"Iedereen moet mobiel kunnen zijn"

"Dat heeft voor mij geen hoofdprioriteit"

"Anders beperk je mogelijkheden voor de groepen om uit huis te komen en mee te doen met de maatschappij."

"Door de grote afstanden in de provincie is het extra belangrijk dat de mensen die afhankelijk zijn zich goed kunnen verplaatsen"

Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer

"Ik voel mij voldoende veilig en ov gebruik ik niet"

"Meer verlichting op de straat en veiliger fietsroutes"

"Angst op straat zorgt ervoor dat mensen minder snel de deur uit gaan en heeft dus een negatief effect op leefomstandigheden"

"het ouderwetse gevoel van veiligheid is niet meer"

"Er zijn altijd wel dingen waardoor het niet veilig is"

"Vooral ook kwestie van eigen verantwoordelijkheid"

"Ik vind het veilig genoeg"

"Veilig voelen is een basisbehoefte. Als mensen zich niet veilig voelen zullen zo nooit gebruik maken van het openbaar vervoer."

"Er is teveel rumoer in het OV. Maar dit is ook deels door de verharding van de maatschappij en minder voor elkaar zorgen."



Illustratieve quotes bij de drie doelen die gemiddelde prioriteit krijgen.

Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn

"Ja er gebeuren teveel ongelukken."

"Veiligheid is belangrijk"

"Opletten als je deel neemt"

"Veilig kunnen reizen is belangrijk."

"Veiligheid voorop, soms is alles te onduidelijk of onveilig in dorpen en steden"

"Zou bijna zeggen vanzelfsprekend."

"op zich goed punt, maar ongelukken zullen blijven gebeuren"

"Dit is nooit te voorkomen"

"Men moet zelf beter op letten"

"dat is de verantwoordelijkheid van de mensen zelf. Niet uitgaan van ongelukken. Angst is een slechte raadgever"

"verkeersongelukk en leiden tot leed en hoge kosten"

Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen

"We laten niemand achter, iedereen heeft recht op voorzieningen"

"Bereikbaarheid is essentieel voor de basis zekerheid van mensen. Iedereen moet mee kunnen doen."

"Andere zaken vind ik belangrijker."

"OV is tegenwoordig veel te duur"

"Ov is duur, ga met de fiets"

"Dit vergroot mensen hun mogelijkheden om een betere baan te krijgen of om hun wereld te vergroten."

"Openbaarvervoer is er voor iedereen, dus moet ook iedereen de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer."

"krijgen al genoeg compensatie"

Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen

"Belangrijk voor leefbaarheid, maar niet ten koste van alles"

"Sommige locaties zijn slecht bereikbaar waardoor je heel lang aan het reizen bent"

"Als wel sneller kunnen reizen, maken wij de wereld kleiner - hoe mooi is dat, maar niet ten koste van de veiligheid of duurzaamheid."

"snelheid minder belangrijk veiligheid voorop"

"Tijd is geld"

"Fijn als dat kan"

"Sneller is altijd goed. Maar geen topprioriteit."

"Belangrijk voor werkende mensen, het is niet normaal meer hoelang je in NL onderweg bent alleen voor woon/werk verkeer"

"Sneller betekent eindelijk ook minder en kortere reisbewegingen."



Illustratieve quotes bij de vier doelen die het minste prioriteit krijgen.

Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt

"Bomen en parken zijn goed voor de natuur en goed voor de mensen"

"Leuk maar ook niet super nodig"

"Genoeg natuur hier."

"Bomen en parken zijn goed voor de natuur en goed voor de mensen"

"Bomen zijn nodig voor een schone omgeving en dan. Voelen we ons minder gestrest"

"groen maakt blij. is gezond. minder stres, mentale gezondheid is immers een groot probleem in de afgelopen jaren. goed voor insecten."

Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft

"Het is op bepaalde punten erg druk waardoor het niet doorstroomt en je er last van hebt als je er woont of als je er met de fiets door wil"

"We wonen in een rustig dorp. Er zijn al veel remmende maatregelen genomen."

"Ik heb liever efficiënt vervoer dan minder overlast"

"Verkeer geeft altijd overlast"

"Ik ervaar zelf weinig tot geen overlast van verkeer."

"Het verkeer kan voor veel overlast zorgen, d.m.v. files of geluid. Dit moet niet ten koste gaan van iemand anders."

Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen

"Zo min mogelijk uitstoot met z'n allen proberen te hebben"

"Niet alleen de auto's zorgen voor vervuiling"

"Links gezeur"

"We moeten aan het milieu blijven denken"

"Ons milieu moet schoon zijn"

"Dat is er toch wel. Maken we ons in Nederland veel te druk om"

"Dit is wel een heel belangrijk punt maar zolang reizen met het openbaar vervoer zo duur blijft, kies ik toch voor de auto. Verhoog de vliegtaks"

Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen

"Vind ik een individuele verantwoordelijkheid."

"Moeten ze zelf weten"

"Het is belangrijk om sportiviteit en een gezonde levensstijl te promoten en toe te passen in het dagelijks leven"

"Zie hierboven: mensen die dichtbij hun werk wonen moeten extra gestimuleerd worden om met hun (elektrische) fiets te gaan."

"Voor mensen met een beperking kan dit juist een belemmering zijn"

"Dat kan niet worden afgedwongen, mensen moeten zelf die motivatie hebben."



4B

Clusteranalyse

- Uitleg van de analyse Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA)
- De analyse laat vier groepen deelnemers zien met elk een eigen kijk op wat belangrijk is

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen



Introductie tot LKCA

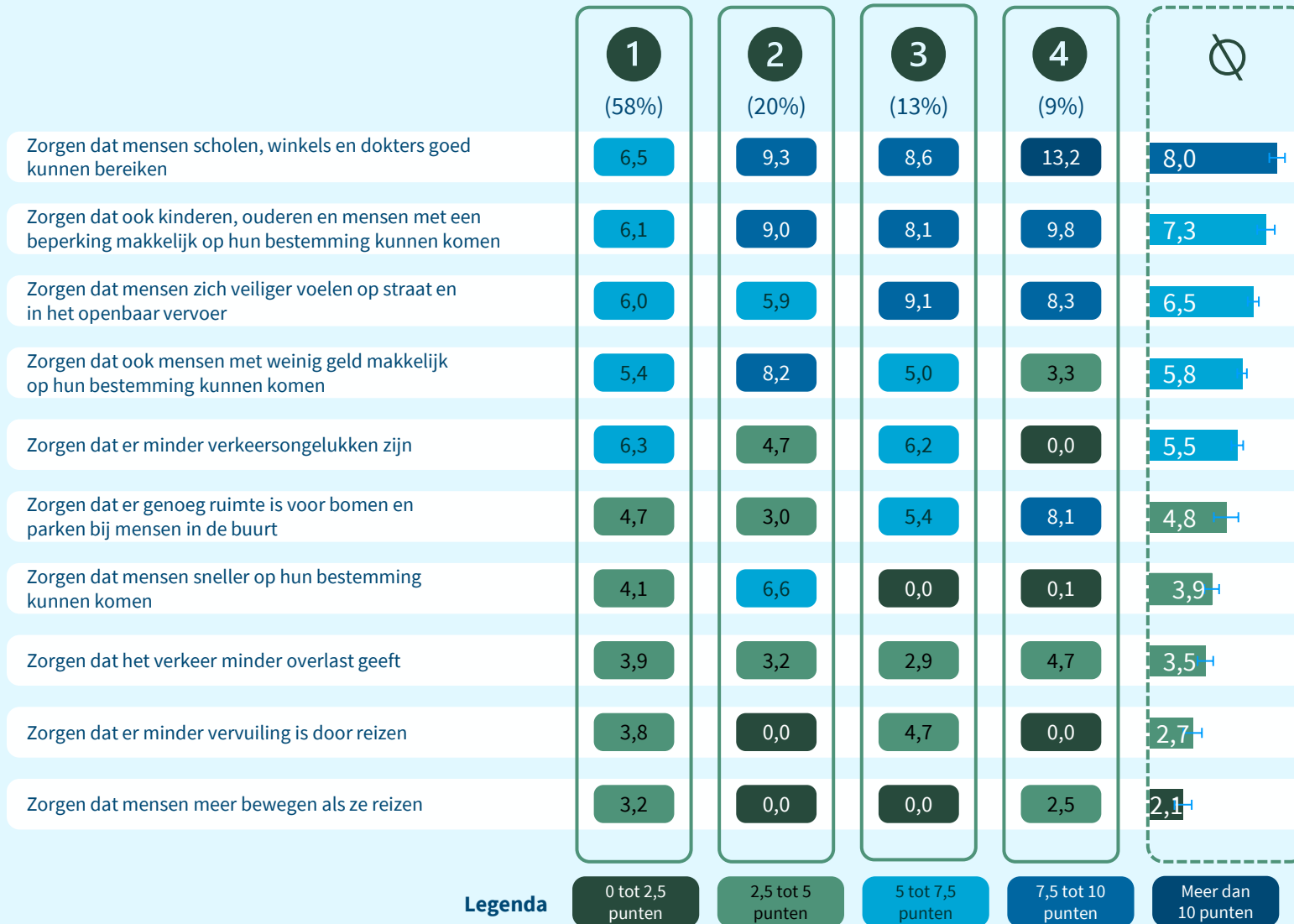
Op zoek naar patronen in de data: welke perspectieven komen we tegen?

- **Wat is een LKCA?** De Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA) is een statistische techniek waarmee we op zoek gaan naar een samenhang in de antwoorden van deelnemers. De methode zoekt naar groepen deelnemers die heel vergelijkbare voorkeuren hebben en die juist zo veel mogelijk verschillen van andere groepen. De methode zoekt zelf naar de meest passende manier om deze groepen in te delen, vermoedens spelen geen rol.
- **Waarom deze analyse?** We hebben gezien dat meetbare kenmerken beperkt verklarend zijn voor de voorkeuren van inwoners. De LKCA zoekt naar of we op een andere manier relevante groepen kunnen onderscheiden.
- **Vier groepen deelnemers.** De LKCA geeft aan dat de deelnemers in vijf groepen kunnen worden opgedeeld die een verschillend perspectief. Op de volgende pagina laten we de scores van deze vier groepen zien. Op de pagina's daarna gaan we verder in op de voorkeuren en de kenmerken van elk van de vier groepen.
- **Gemiddelde van alle inwoners.** Ter vergelijking laten we ook steeds het gemiddelde ($\emptyset$) zien uit de representatieve raadpleging. Dit is ook te lezen als de (gewogen) optelsom van de uitgesplitste scores in de rijen.

	1 (57%)	2 (20%)	3 (13%)	4 (9%)	$\emptyset$
Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken	6,5	9,3	8,6	13,2	8,0
Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen	6,1	9,0	8,1	9,8	7,3
Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer	6,0	5,9	9,1	8,3	6,5
Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen	5,4	8,2	5,0	3,3	5,8
Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn	6,3	4,7	6,2	0,0	5,5
Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt	4,7	3,0	5,4	8,1	4,8
Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen	4,1	6,6	0,0	0,1	3,9
Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft	3,9	3,2	2,9	4,7	3,5
Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen	3,8	0,0	4,7	0,0	2,7
Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen	3,2	0,0	0,0	2,5	2,1



Figuur 4.8. Resultaten LKCA



We onderscheiden vier groepen inwoners met elk hun eigen perspectief op welke doelen belangrijk zijn

- **Gedeelde hoge prioriteit.** Er zijn drie doelen die hoog worden geprioriteerd door alle groepen: *bereikbaarheid van basisvoorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid.*
- **Verschillen in prioriteit.** Groepen geven duidelijk verschillende prioriteit aan *betaalbaarheid, verkeersveiligheid, groen en snelheid.*
- **Gedeelde lage prioriteit.** Er zijn drie doelen die bij alle groepen met gemiddeld minder dan 5 punten krijgen. Dat zijn de doelen over *overlast, vervuiling, en actief reizen.*



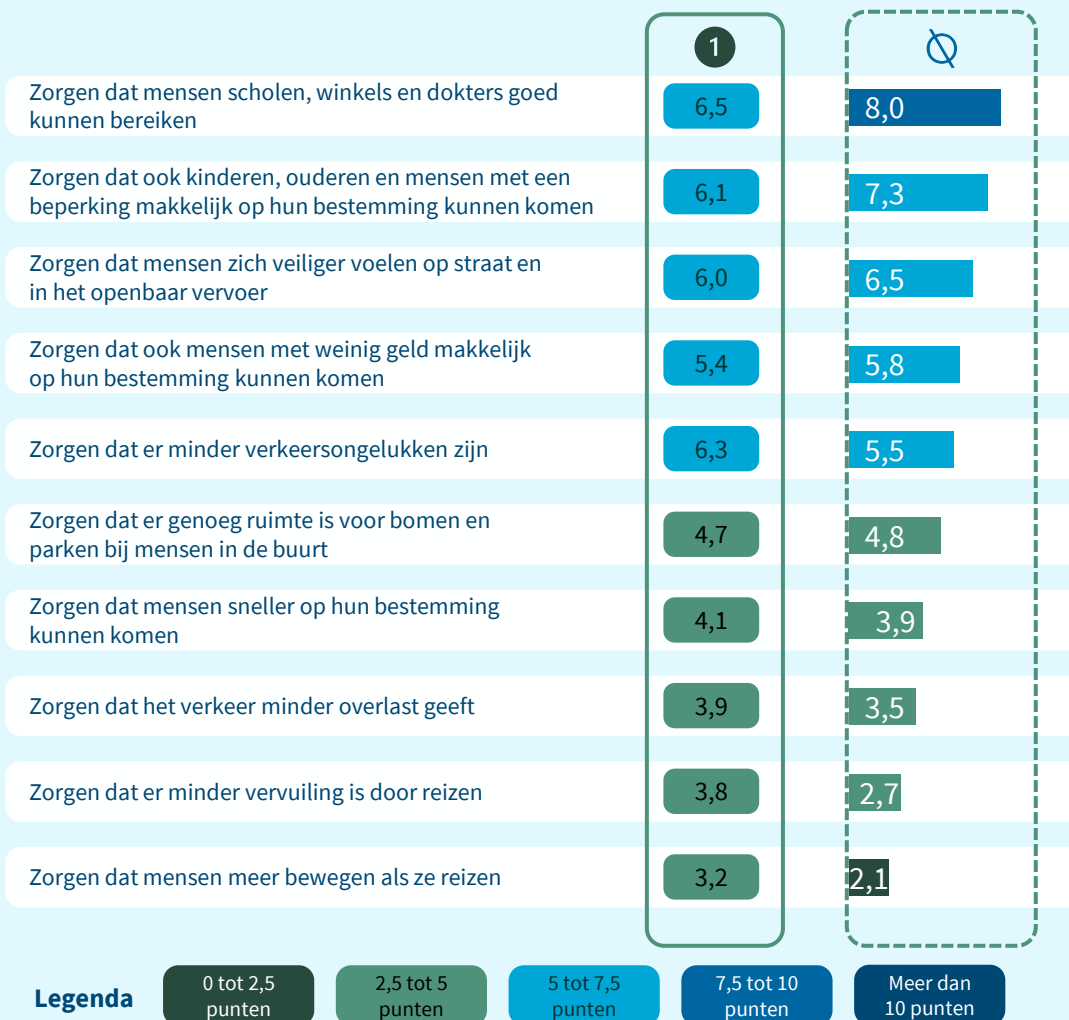
Groep 1: 'Gematigd met een voorkeur voor verkeersveiligheid'

- Deze groep bestaat uit 58% van de deelnemers.
- De prioriteiten van deze groep deelnemers liggen relatief dichtbij elkaar. Het verschil tussen het meest in minst geprioriteerde is iets meer dan 3 punten. Dat is minder dan bij de andere groepen, en zelfs minder dan bij het gemiddelde van de hele provincie. Groep 1 heeft een genuanceerde mening en vindt alle doelen in bepaalde mate belangrijk. Dit noemen we vaak de middengroep, of het 'stille midden'. De deelnemers in deze groep kunnen we ook **gematigd** noemen.
- De gematigde groep prioriteert het doel over verkeersveiligheid samen met bereikbaarheid van voorzieningen het hoogst. Er zijn verder geen grote uitschieters.
- Deze groep laat zich niet typeren door leeftijd, geslacht, opleiding en type woonomgeving. Deze kenmerken verschillen niet significant tussen de groepen.

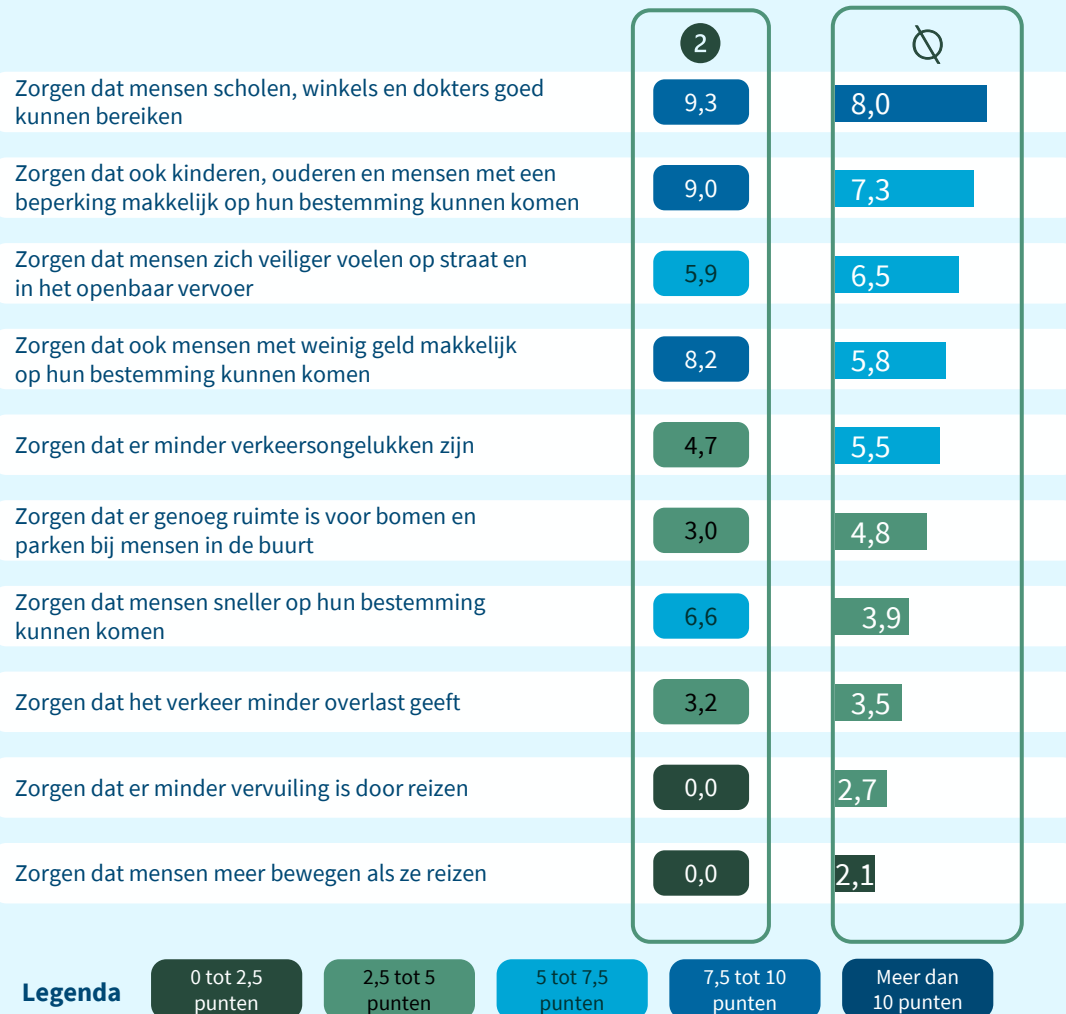
"Op een paar plekken is het wegennet gewoonweg slecht ingericht. Verder is er in Overijssel weinig verkeersoverlast."

"Omdat mensen niet opletten, zijn er ongelukken. Als de overheid de openbaar vervoer gratis maakt. Zijn er ook minder ongelukken."

Figuur 4.9. Gemiddelde prioritering groep 1



Figuur 4.10. Gemiddelde prioritering groep 2



Groep 2: ‘Focus op betaalbaarheid en snelheid’

- Deze groep bestaat uit 20% van de deelnemers.
- De deelnemers in deze groep geven (net als de andere groepen) prioriteit aan **bereikbaarheid van basisvoorzieningen** en **inclusiviteit**. Deze doelen scoren zelfs 9 of meer punten.
- Deze groep onderscheidt zich van de andere groepen doordat ze van alle groepen het meeste punten aan **betaalbaarheid** en **snelheid** geeft.
- Deze groep maakt een duidelijke afruil tussen doelen. De hoge prioriteiten met veel punten worden afgeruild met **vervuiling** en **actief reizen**. Deze doelen krijgen 0 punten van deze groep.
- Er zitten in deze groep relatief weinig inwoners tussen de 35 en 65 jaar. En een grote groep, meer dan de helft, woont in een (middel)groot dorp. Ook heeft deze groep vaker geen auto.

"Stimuleer dienstverleners om de dekking en kwaliteit van toegankelijke reisdiensten te verbeteren."

"Volgens mij doen wij als kikkerlandje al genoeg aan de uitstoot, dus laten we ons focussen op andere dingen, zoals het goedkoper maken van het openbaar vervoer en betere verbindingen aanleggen."



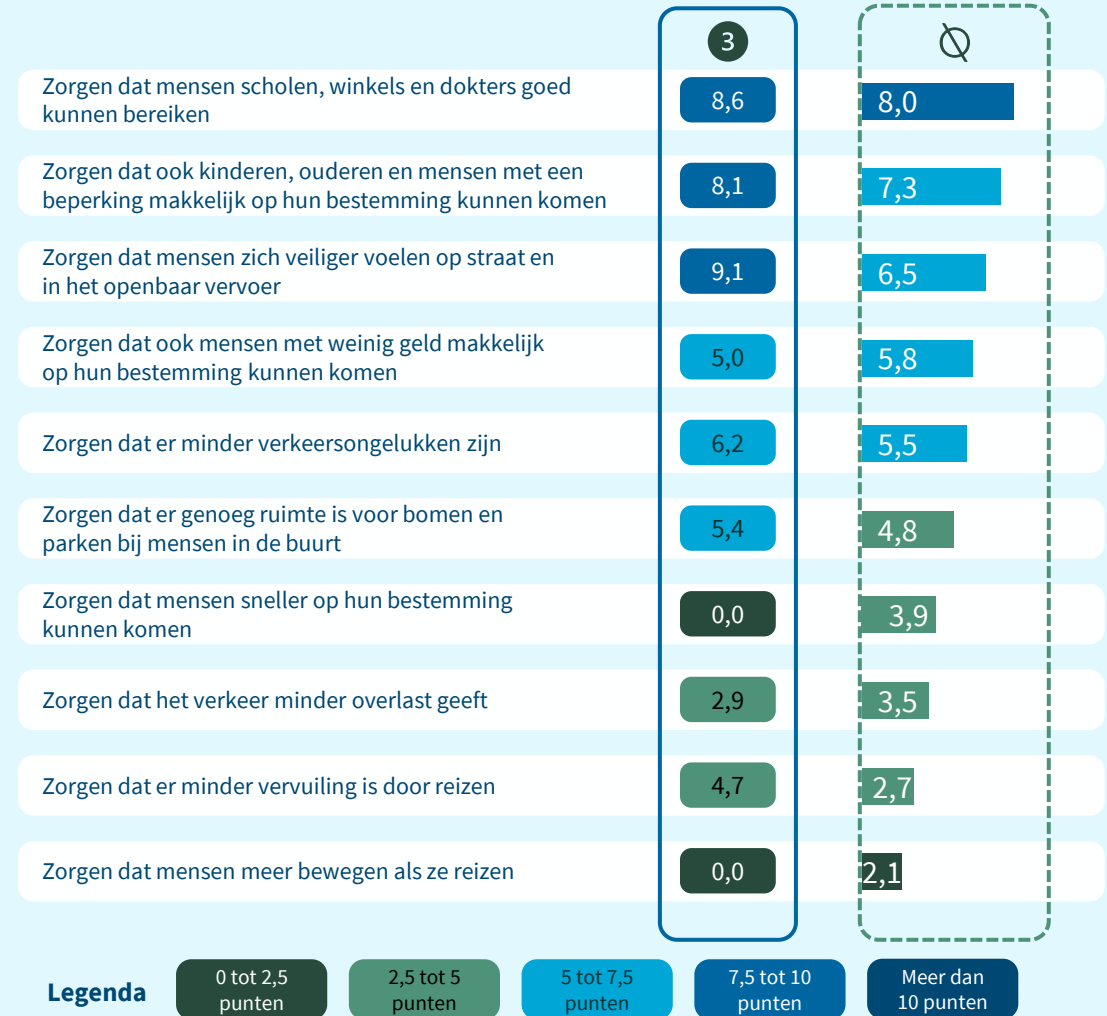
Groep 3: 'Sociale veiligheid is het belangrijkste'

- Deze groep bestaat uit 13% van de deelnemers.
- De deelnemers in deze groep geven prioriteit aan **sociale veiligheid**. Dat doen ze in absolute zin (dit doel krijgt binnen deze groep de meeste punten) en in relatieve zin (van alle groepen geeft deze groep het meeste punten aan dit doel).
- Verder prioriteert deze groep dezelfde drie doelen als die gemiddeld het hoogst scoren: **bereikbaarheid van basisvoorzieningen, inclusiviteit, en sociale veiligheid**. Die drie doelen prioriteren ze duidelijk hoger (> 8 punten) dan de rest van de doelen.
- Ook deze groep maakt een sterke afruil tussen de doelen. **Snelheid** en **actief reizen** krijgen géén punten van deze groep en worden daarmee het laagst geprioriteerd.
- Waar deze groep niet op afruilt, is **minder vervuiling**. Dat is voor deze groep een relatief belangrijk principe.
- Er zitten in deze groep relatief veel oude inwoners. Bijna twee vijfde is boven de 65 jaar oud. Daarnaast heeft bijna de helft van deze groep een theoretisch opleidingsniveau. Ook woont deze groep vaker dan gemiddeld in het buitengebied. Als laatste reist deze groep niet vaak met de bus en het vaakst met de auto van alle andere groepen.

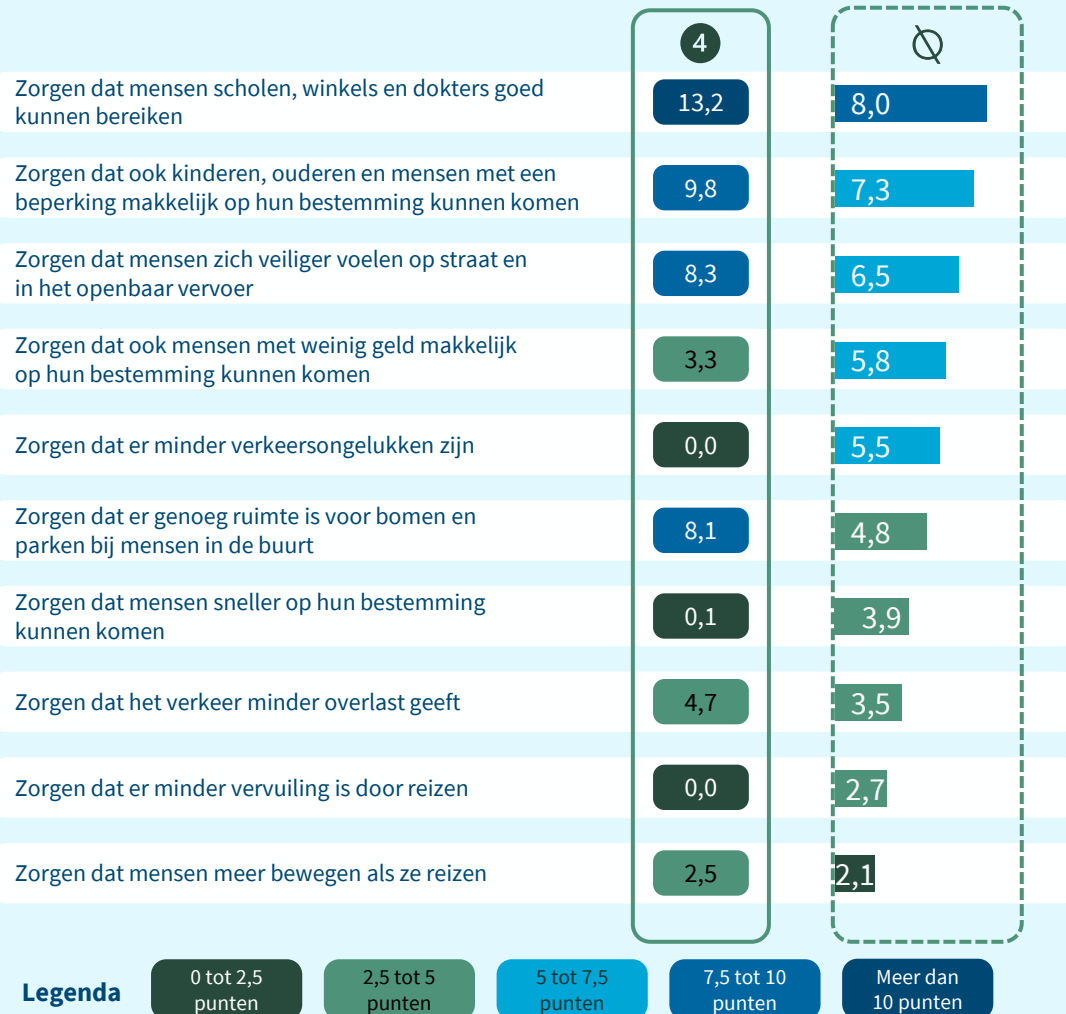
"Ik ben een vrouw, veilig voelen op straat gaat nooit 100% bereikt worden maar 90% zou al fijn zijn."

"Snelheid vind ik niet belangrijk, het gaat mij meer om kwaliteit. Liever iets langer onderweg en veilig, of iets langer onderweg en schoon."

Figuur 4.11. Gemiddelde prioritering groep 3



Figuur 4.12. Gemiddelde prioritering groep 4



Groep 4: ‘Bereikbaar, inclusief en groen’

- Deze groep bestaat uit 9% van de deelnemers.
- De deelnemers in deze groep geven prioriteit aan vier doelen: bereikbaarheid van voorzieningen, inclusiviteit, sociale veiligheid, en groen. Deze doelen prioriteren ze duidelijk hoger (> 8 punten) dan de rest van de doelen. **Bereikbaarheid van basisvoorzieningen** krijgt met 13,2 punten erg veel punten.
- Deze groep onderscheidt zich voornamelijk door de hoge prioriteit voor **groen in de buurt**. Dit scoort bij de andere groepen duidelijk lager. Daarbij valt het op dat deze groep geen punten geeft aan vervuiling. Uit de motivaties blijkt dat deze groep inwoners groen ook vooral koppelt aan ruimtelijke kwaliteit, en niet zozeer aan klimaat.
- Ook in deze groep is een duidelijk afruil zichtbaar: verkeersveiligheid, snelheid en vervuiling krijgen géén punten van deze groep en worden daarmee het laagst geprioriteerd.
- Er zitten in deze groep relatief veel oude inwoners. Bijna twee vijfde is boven de 65 jaar oud en bijna 60% is man. Daarnaast heeft een derde van deze groep een praktisch opleidingsniveau. Dit is meer dan gemiddeld. Ook woont deze groep vaker dan gemiddeld in het buitengebied of een (middel)groot dorp. Twee vijfde geeft aan ver van hun werk te wonen. Ook deze groep bevat nauwelijks scholieren. Als laatste heeft deze groep het vaakst een of meerdere auto's in vergelijking met andere groepen.

[over bereikbaarheid van voorzieningen] "Dat hoort bij de eerste levensbehoefte. Het moet voor jong en oud goed bereikbaar zijn"

"Van groen wordt men rustig en goed om te bewegen in het bos of park. Ik word blij van groen om mij heen en haat beton."



4C

Uitsplitsingen naar kenmerk

- De prioriteiten van inwoners uit Overijssel naar leeftijd, modaliteit en woonomgeving

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

Resultaten van de panelraadpleging

Op de volgende pagina's laten we de resultaten van de panelraadpleging zien. De resultaten van de open raadpleging staan in de bijlage.

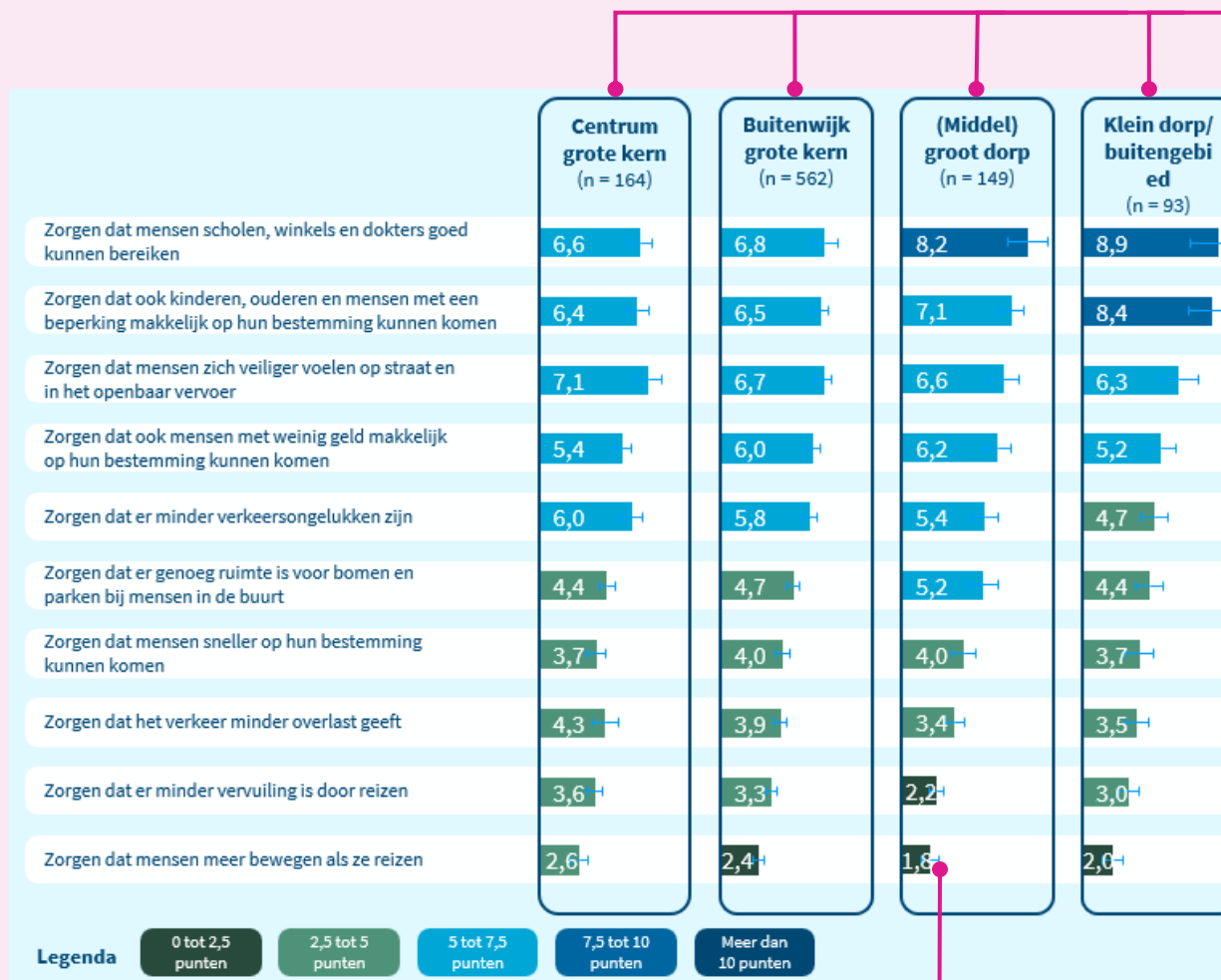
[Klik hier.](#)

Betrouwbaarheidsinterval

Ook hier gebruiken we betrouwbaarheidsintervallen om een indicatie te geven van hoe zeker de uitkomst is. Daarmee geven we ook een indicatie van of de scores van verschillende opties binnen een subgroep *significant* van elkaar verschillen.

In dit voorbeeld is te zien dat de betrouwbaarheidsintervallen van de subgroep 'buitengebied' groot zijn. Zo is ook te zien dat de verschillen tussen de opties meestal niet significant zijn.

Kader 4.3. Hoe lezen we de resultaten?



Vergelijken van subgroepen

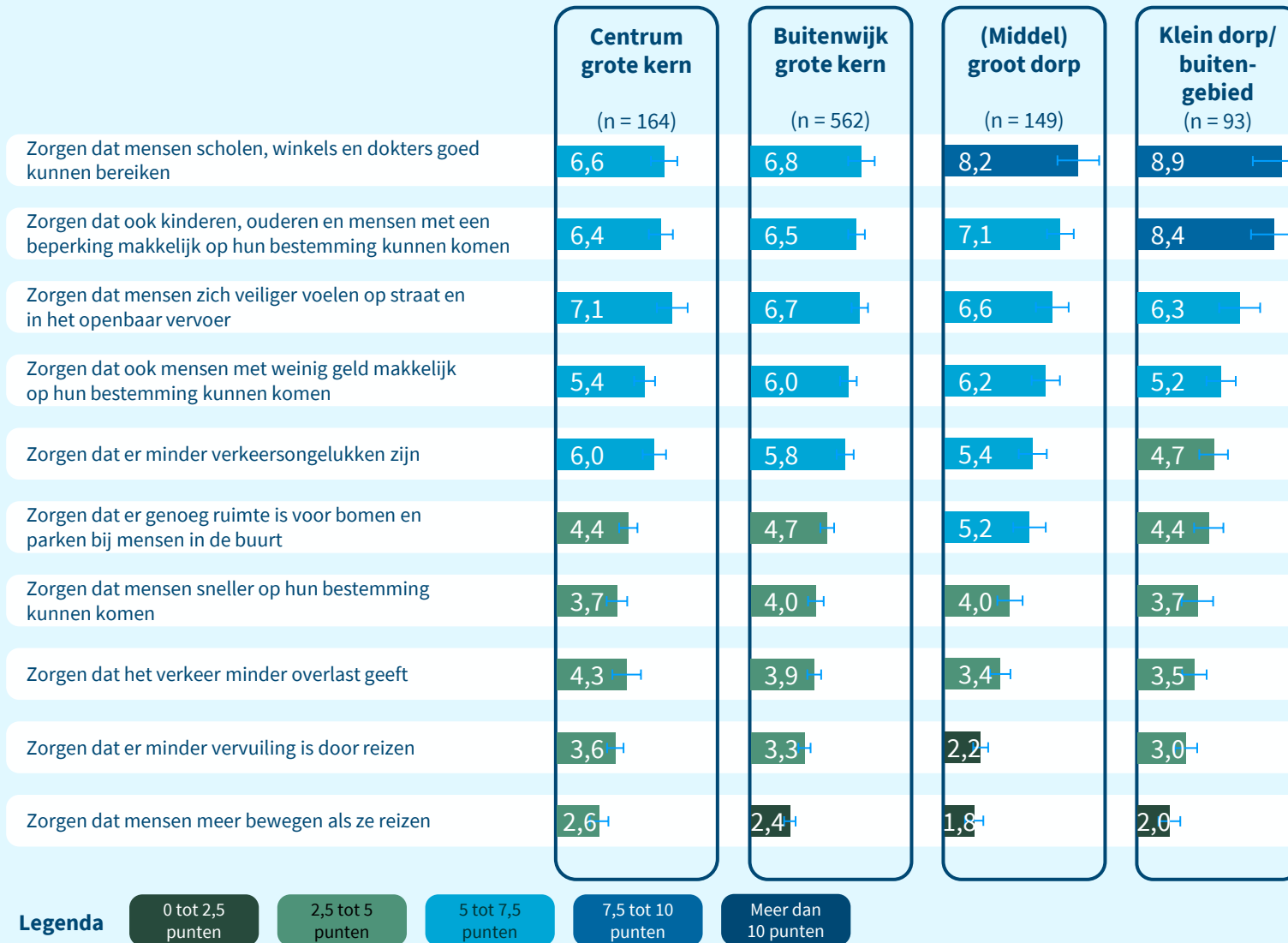
Op de volgende pagina's laten we verschillen tussen subgroepen zien. Bovenaan laten we telkens zien uit hoeveel deelnemers de subgroep bestaat.

Ook inzicht in argumenten

Waar we opvallende verschillen tussen subgroepen zien, hebben we duiding toegevoegd op basis van de analyse van de open antwoorden waarin deelnemers hun keuze konden toelichten.



Figuur 4.2. Prioritering doelen – type woonomgeving (1/2)

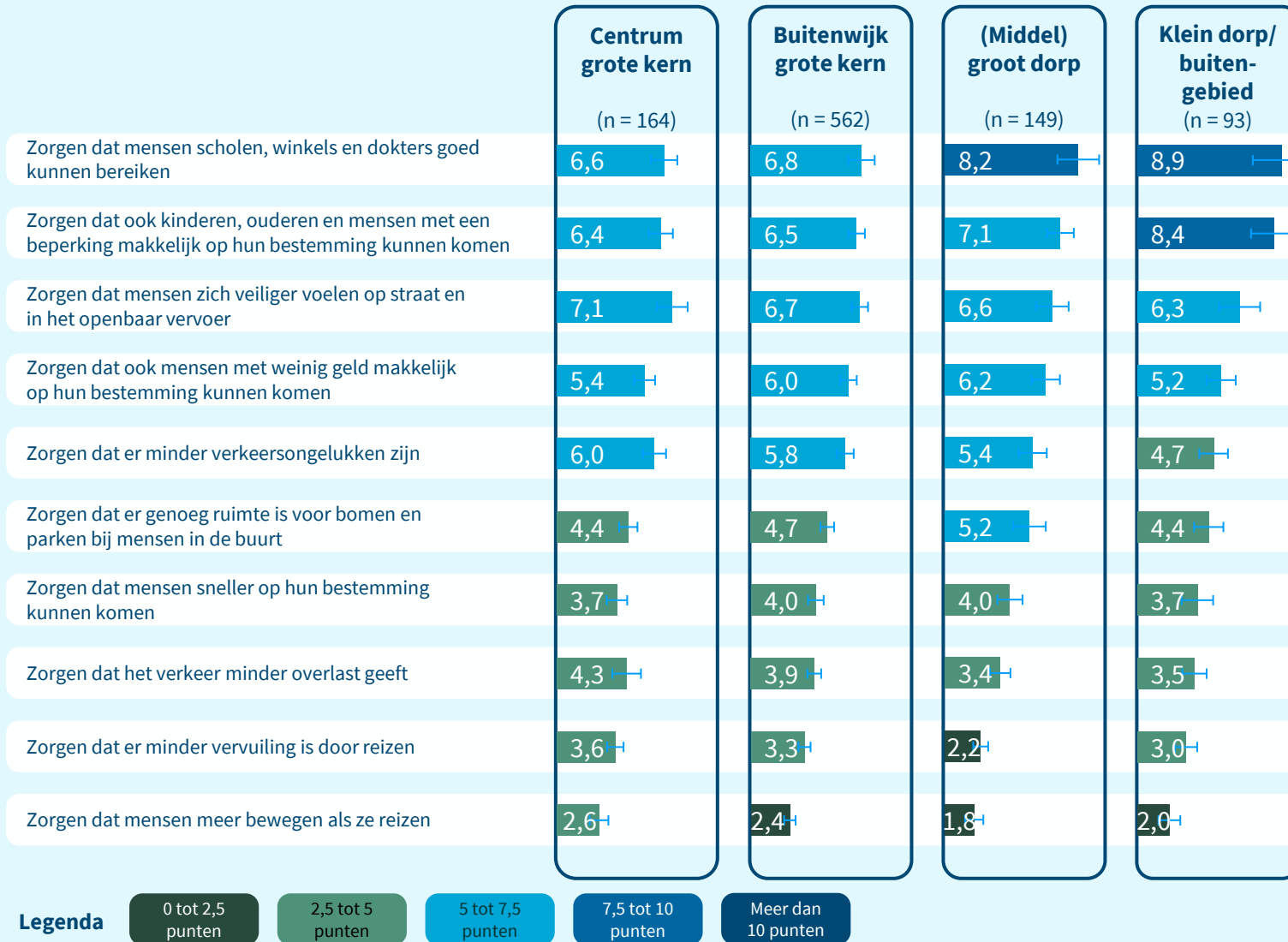


Woonomgeving: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- De **top-3** prioriteiten zijn hetzelfde voor alle type woonomgevingen: bereikbaarheid van voorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid. Alleen de volgorde verschilt.
- In **centrum van grote kernen** krijgt verkeersveiligheid een relatief hoge prioriteit. Ook opvallend is dat een veilig gevoel op straat en in het openbaar vervoer de hoogste prioriteit krijgt.
- In **buitenwijken van een grote kern** is er geen significant verschil binnen de top-3, maar wel tussen de top-3 en de doelen erna.
- In **(middel)grote dorpen** scoort bereikbaarheid van basisvoorzieningen significant hoger dan de andere doelen.
- In **buitengebied en kleine dorpen** is sprake van een sterkere uitruil: de top-2 (bereikbaarheid van basisvoorzieningen en inclusiviteit) krijgt veel punten. Sociale veiligheid krijgt in kleine dorpen een veel lagere prioriteit dan in buitengebied.



Figuur 4.2. Prioritering doelen – type woonomgeving (2/2)



Woonomgeving: verdieping van de groep uit kleine dorpen en buitengebieden

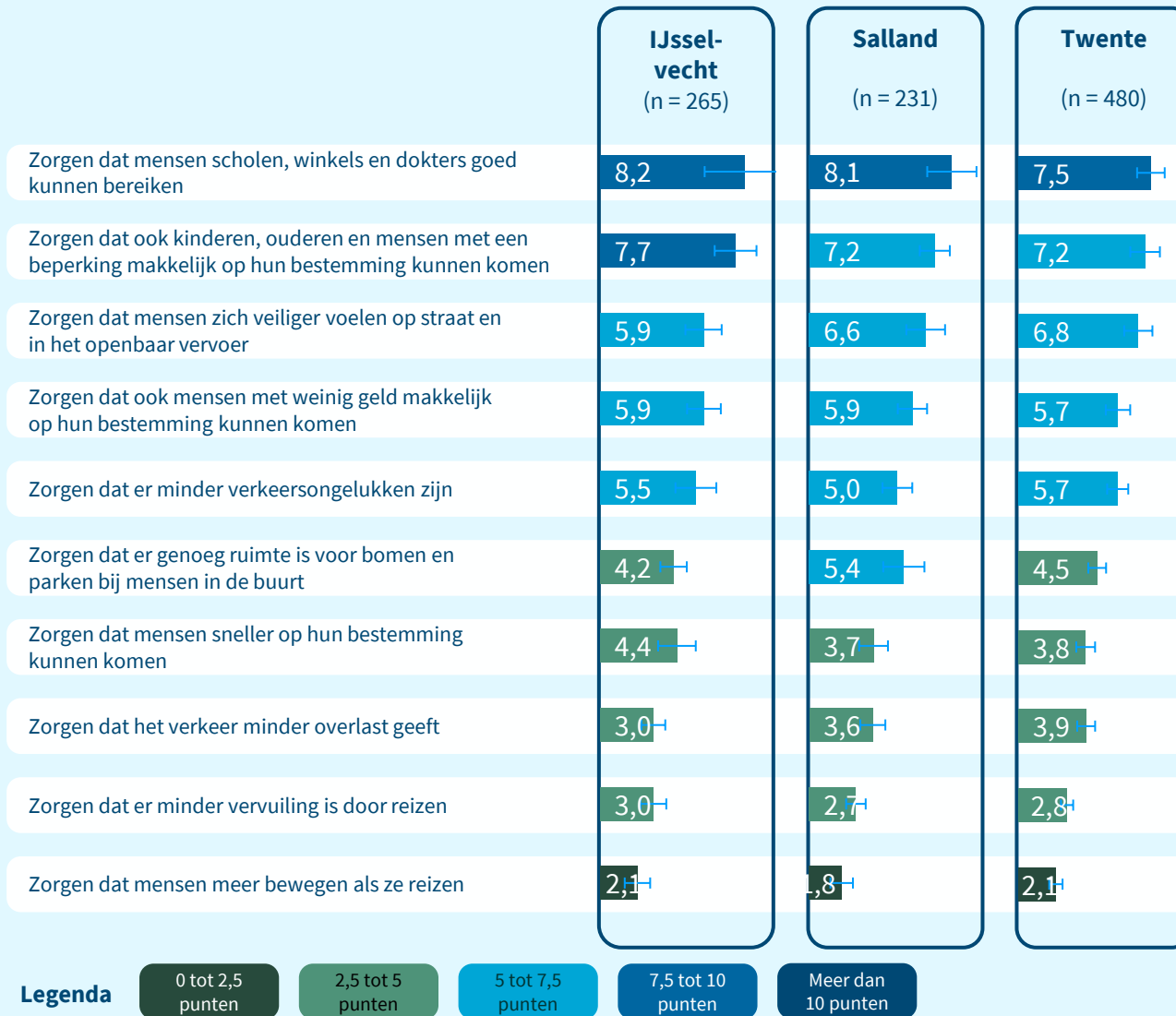
- Over bereikbaarheid van voorzieningen schrijven deelnemers uit kleine dorpen en buitengebieden dat:
 - Dit belangrijk is voor de **leefbaarheid en sociale cohesie** in dorpen.
 - Frequenter en betrouwbaarder ov, maar ook betere autobereikbaarheid en parkeergelegenheden hiervoor zouden helpen.
 - Zij dit een **basisbehoefte** vinden.
- Over inclusiviteit schrijven zij dat:
 - Het openbaar vervoer toegankelijk en frequent moet zijn.
 - Mensen dan **zelfredzaam** kunnen zijn, kunnen meekomen en een sociaal netwerk hebben.
 - Verkeersveiligheid en goede verkeersinfrastructuur belangrijk zijn voor de inclusiviteit van het verkeer.

"Houdt de leefomgeving op peil"

"Lijkt me ook vanzelfsprekend, openbaar vervoer zou voor een ieder bereikbaar moeten zijn."



Figuur 4.3. Prioritering doelen – regio

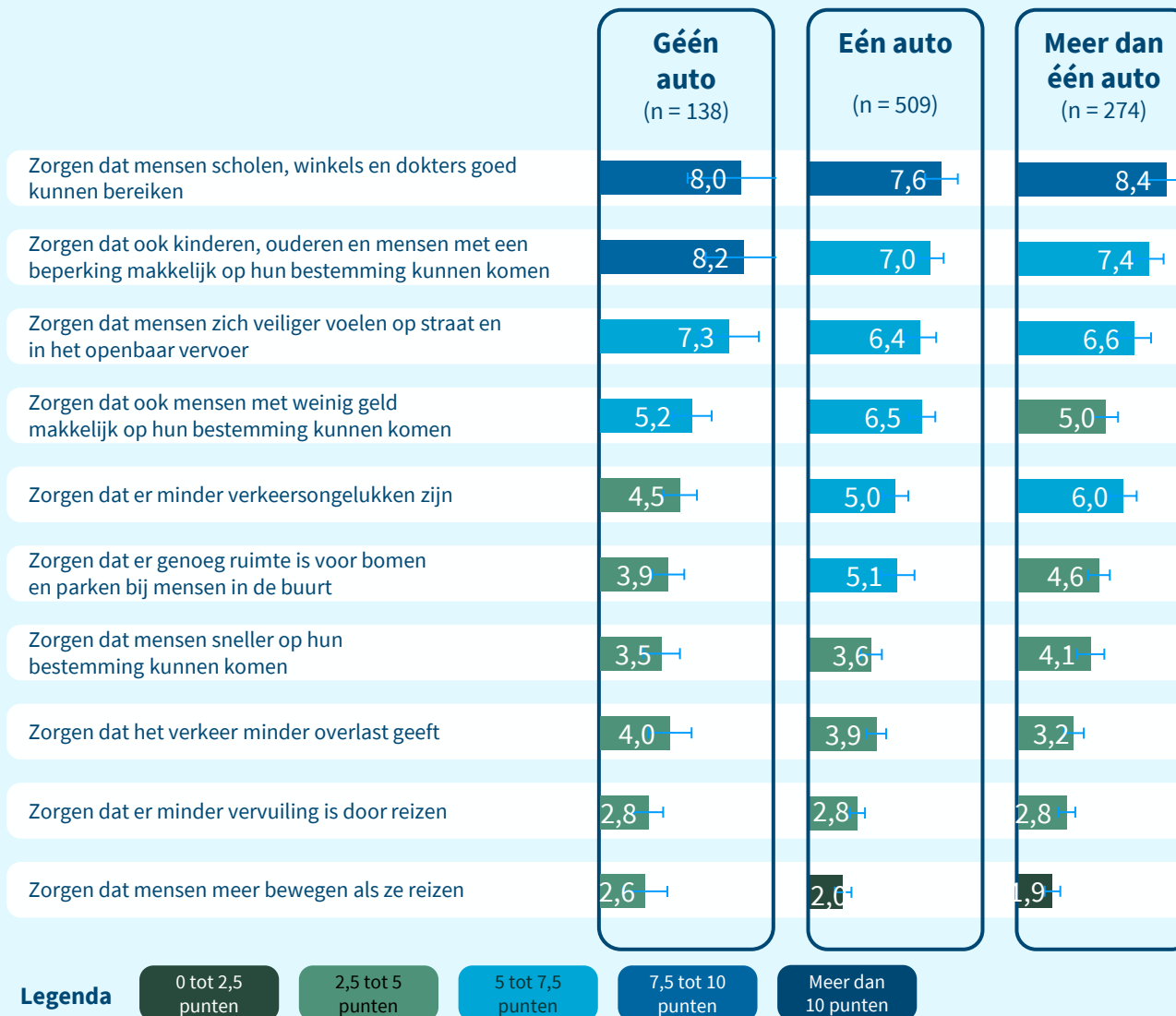


Regio: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- We keken naar verschillen in prioriteiten tussen inwoners uit drie regio's binnen Overijssel: IJssel-vecht, Salland en Twente.
- De volgorde van prioriteiten is voor elk van de drie groepen nagenoeg gelijk. De verschillen die er zijn, zijn niet significant.



Figuur 4.4. Prioritering doelen – autobezit (1/2)

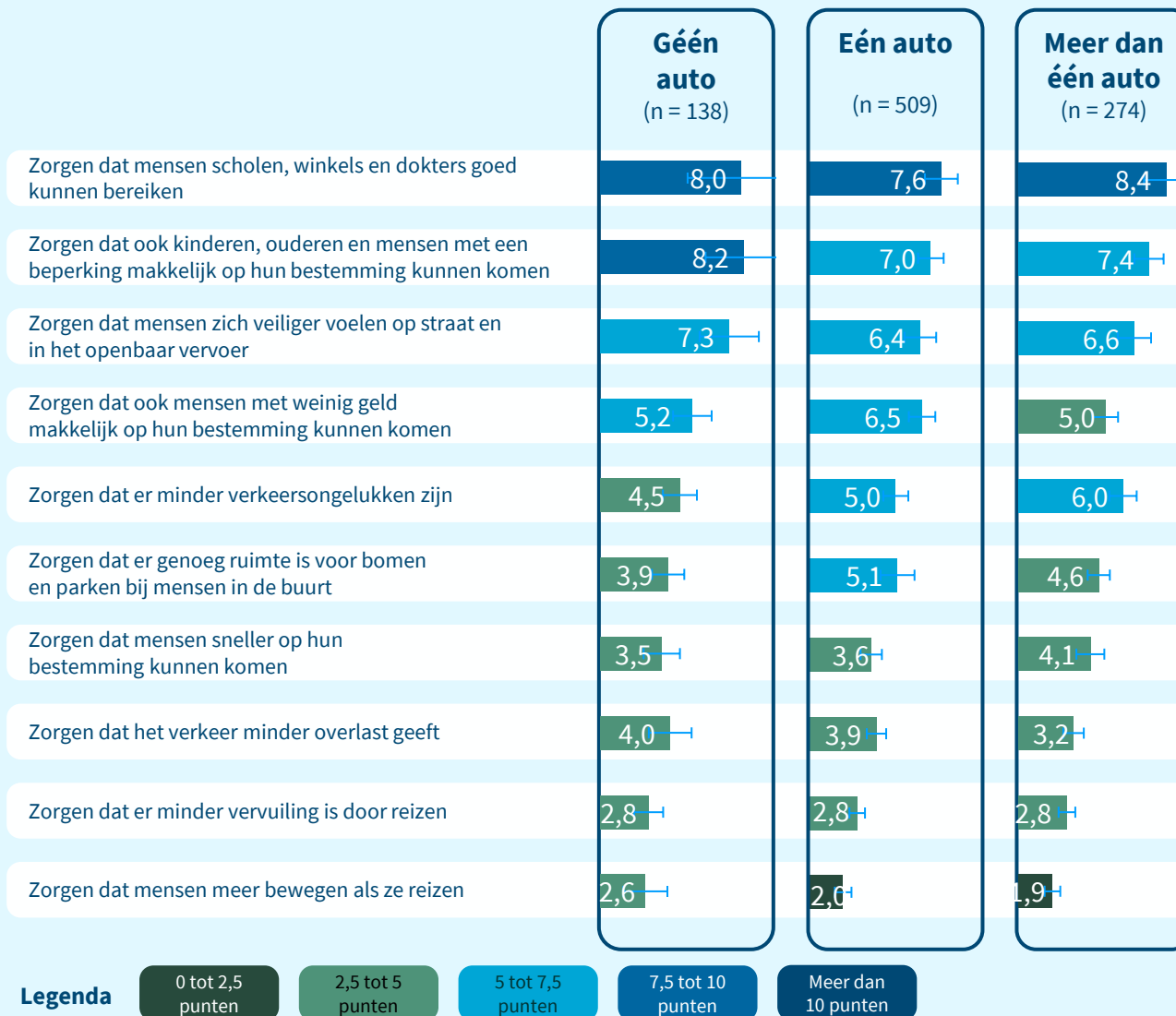


Autobezit: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- Zowel in de hoogste prioriteiten als de laagste prioriteiten zien we overeenkomsten tussen de drie groepen. De verschillen tussen de groepen zitten in de doelen ertussen.
- **Geen auto:** inwoners zonder auto prioriteren bereikbaarheid van voorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid. Deze doelen verschillen niet significant van elkaar, maar wel van de doelen eronder.
- **Eén auto:** inwoner met één auto verdelen hun punten meer. De hoogste en laagste prioriteit liggen bij deze groep dicht bij elkaar. De volgorde van prioriteiten wijkt niet af van de gemiddelde inwoner van Overijssel.
- **Meer dan één auto:** inwoners die meer dan één auto hebben, geven prioriteit aan dezelfde drie doelen. Daarnaast hechten ze relatief veel waarde aan dat de overheid zorgt dat er minder verkeersongelukken zijn.
- **Laagste prioriteiten:** doelen zoals gezondheid en luchtkwaliteit worden door inwoners uit al deze groepen het minst geprioriteerd.



Figuur 4.4. Prioritering doelen – autobezit (2/2)

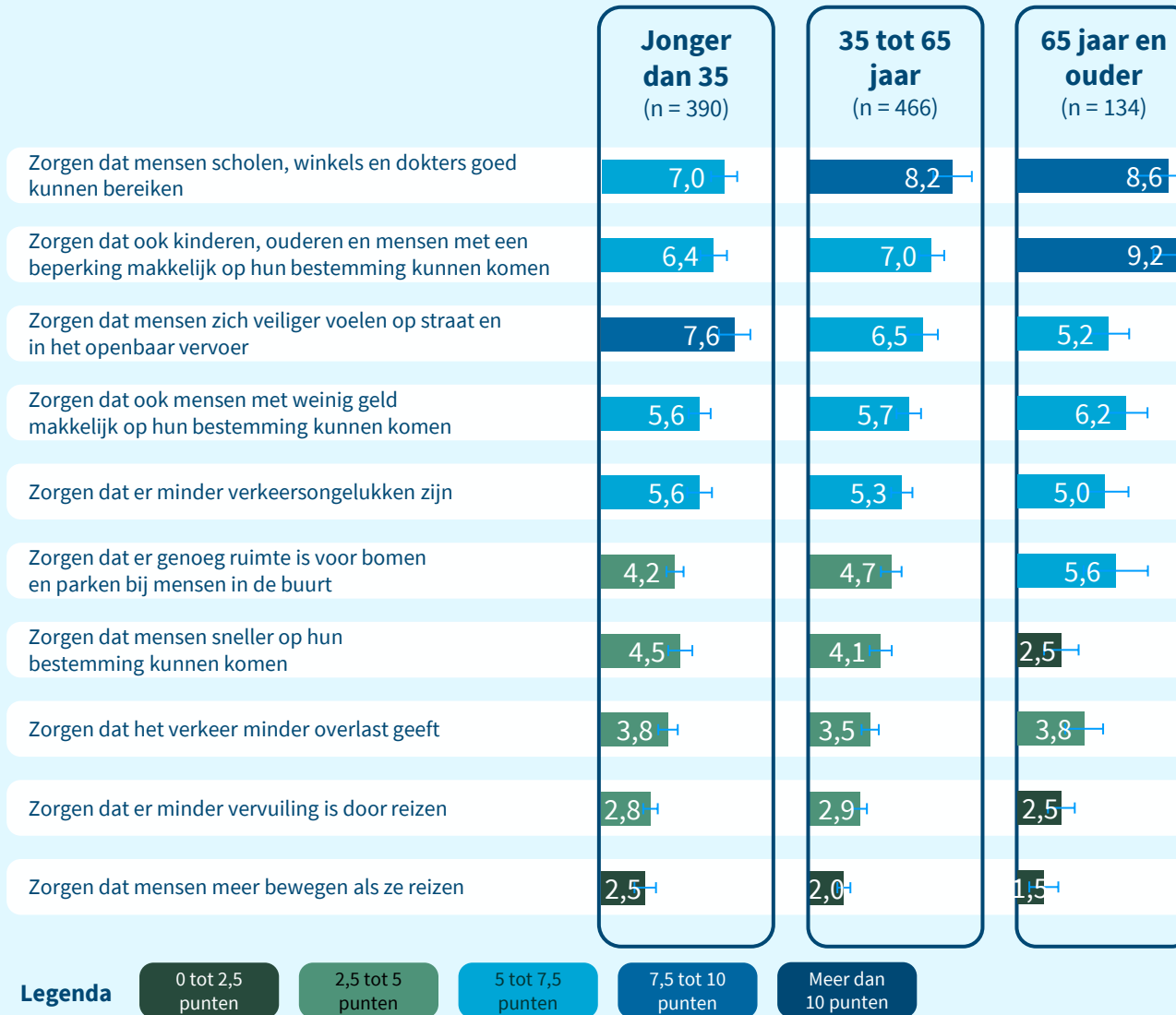


Autobezit: verdieping van de groep zonder auto

- Over de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen schrijven deelnemers zonder auto, net als de andere deelnemers, dat het bereiken van belangrijke voorzieningen een basisbehoefte is. Dat geldt, volgens deze deelnemers, met name voor kwetsbare groepen zoals mensen met lagere inkomens, ouderen of mensen met een beperking. Daarnaast schrijven deelnemers zonder auto ook dat het hiervoor belangrijk is dat het ov frequenter en betrouwbaarder wordt.
- Over dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen, schrijven deelnemers zonder auto dat ze het belangrijk vinden dat iedereen goed op zijn bestemming kan komen en dat dit een grondrecht is dat voor iedereen gelijk zou moeten zijn. Daarnaast schrijven sommigen ook dat ze het belangrijk vinden dat iedereen mee kan doen, dat mensen een sociaal netwerk en een zekere mate van zelfredzaamheid zouden moeten hebben.
- Over vervuiling door reizen schrijven deelnemers zonder auto dat zij duurzaamheid bij mobiliteit belangrijk vinden, zonder verdere inhoudelijke toelichting. Sommigen schrijven dat het ov of fietsen duurzame alternatieven voor de auto zijn. Maar sommigen schrijven ook dat ze het niet zo belangrijk vinden dat mobiliteitsbeleid bijdraagt aan duurzaamheid.



Figuur 4.5. Prioritering doelen – leeftijd (1/2)

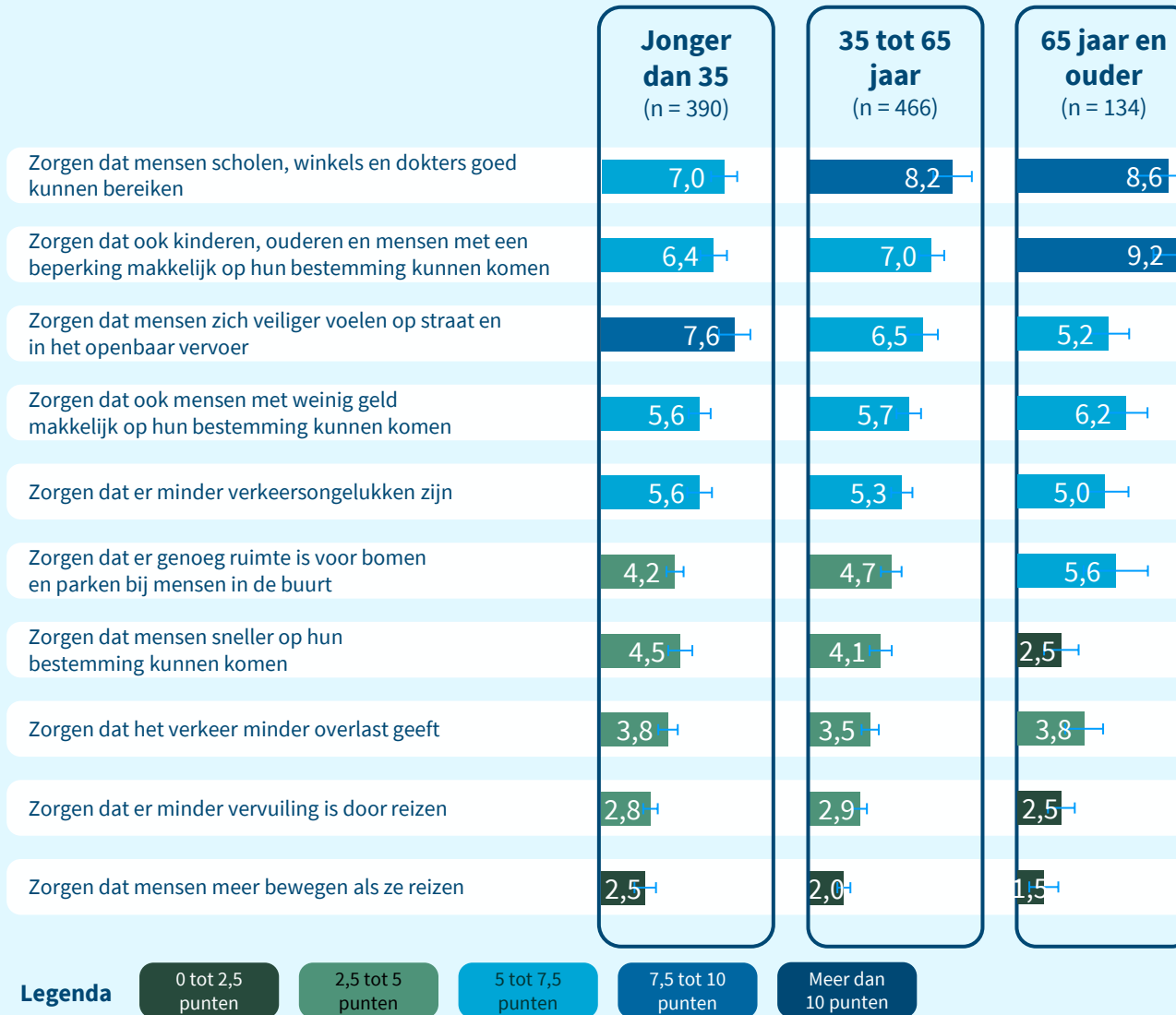


Leeftijd: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- We zien verschillen tussen inwoners van de verschillende leeftijdsgroepen, die zich vooral uiten in hoe sterk de voorkeuren voor de doelen zijn.
- **Jonger dan 35 jaar:** inwoners onder de 35 jaar hechten de meeste waarde aan sociale veiligheid. De 2 andere doelen uit de top-3 krijgen significant minder punten. Over sociale veiligheid schrijven zij dat ze zich zorgen maken over onveiligheid van vrouwen en andere kwetsbare groepen. Zij noemen specifiek over eigen ervaringen van onveilige situaties in het ov en op stations.
- **35 tot 65 jaar:** inwoners tussen 35 en 65 jaar hebben een gelijke prioritering als de gemiddelde inwoners van Overijssel. Zij hebben relatief een sterkere voorkeur voor bereikbaarheid van basisvoorzieningen.
- **65 jaar en ouder:** deze groep inwoners hecht sterk aan inclusiviteit en bereikbaarheid van basisvoorzieningen. En waardeert sociale veiligheid beduidend minder dan de andere leeftijdsgroepen. Ook valt op dat snelheid voor deze groep een lage prioriteit heeft. Over bereikbaarheid voor kwetsbare groepen schrijven zij dat ze goed toegankelijk ov belangrijk vinden, met name zodat mensen zelfredzaam blijven, mee kunnen blijven komen en niet vereenzamen.



Figuur 4.5. Prioritering doelen – leeftijd (2/2)

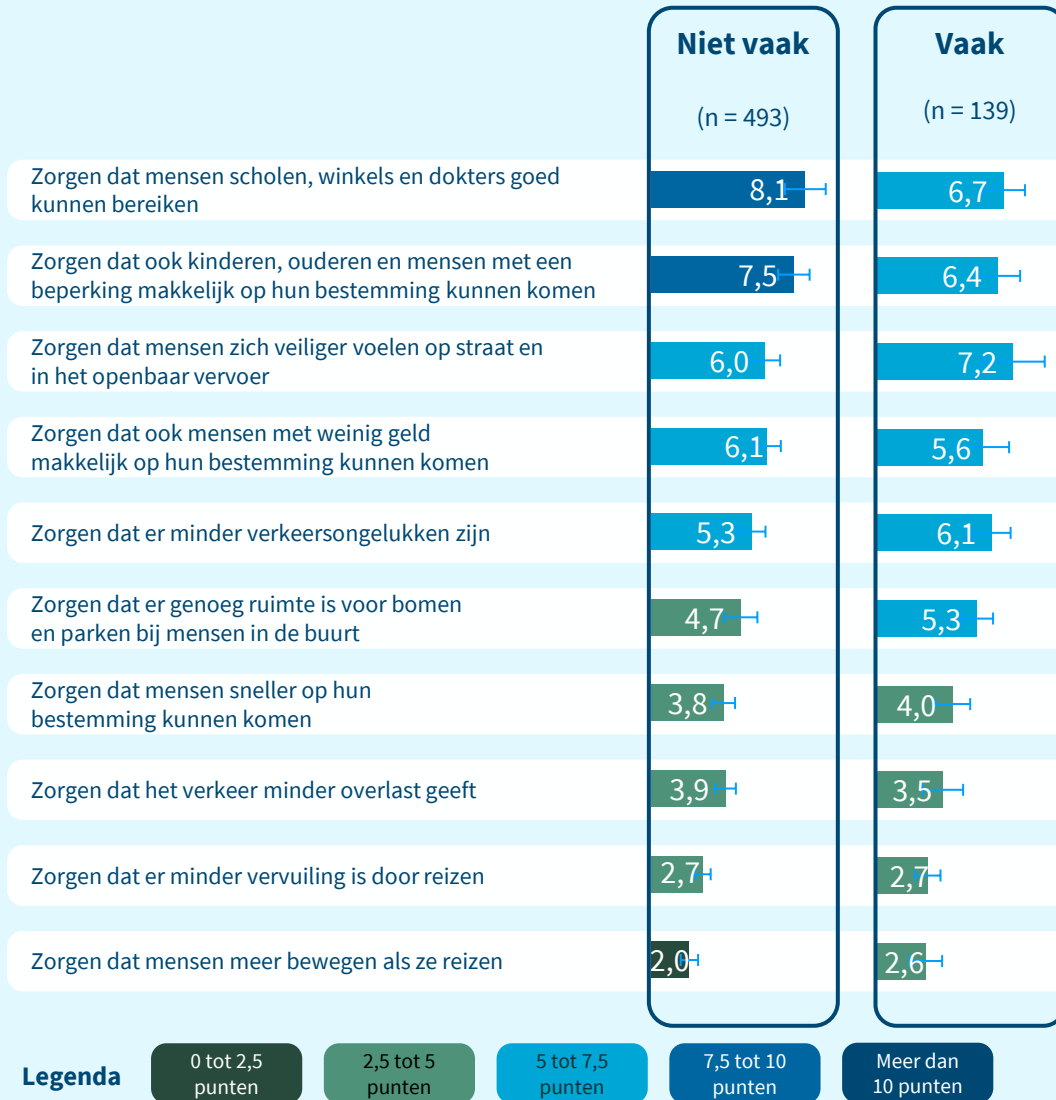


Leeftijd: verdieping van de groepen jonger dan 35 en 65 jaar en ouder

- Over sociale veiligheid schrijven deelnemers jonger dan 35 dat ze zich zorgen maken over onveiligheid van vrouwen en andere kwetsbare groepen. Zij noemen specifiek over eigen ervaringen van onveilige situaties in het ov en op stations.
- Over zorgen dat kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen, schrijven ouderen dat ze goed toegankelijk ov belangrijk vinden, met name zodat mensen zelfredzaam blijven, mee kunnen blijven komen en niet vereenzamen.



Figuur 4.6. Prioritering doelen – problemen bereikbaarheid



Problemen met bereikbaarheid: essentiële prioriteiten in een oogopslag

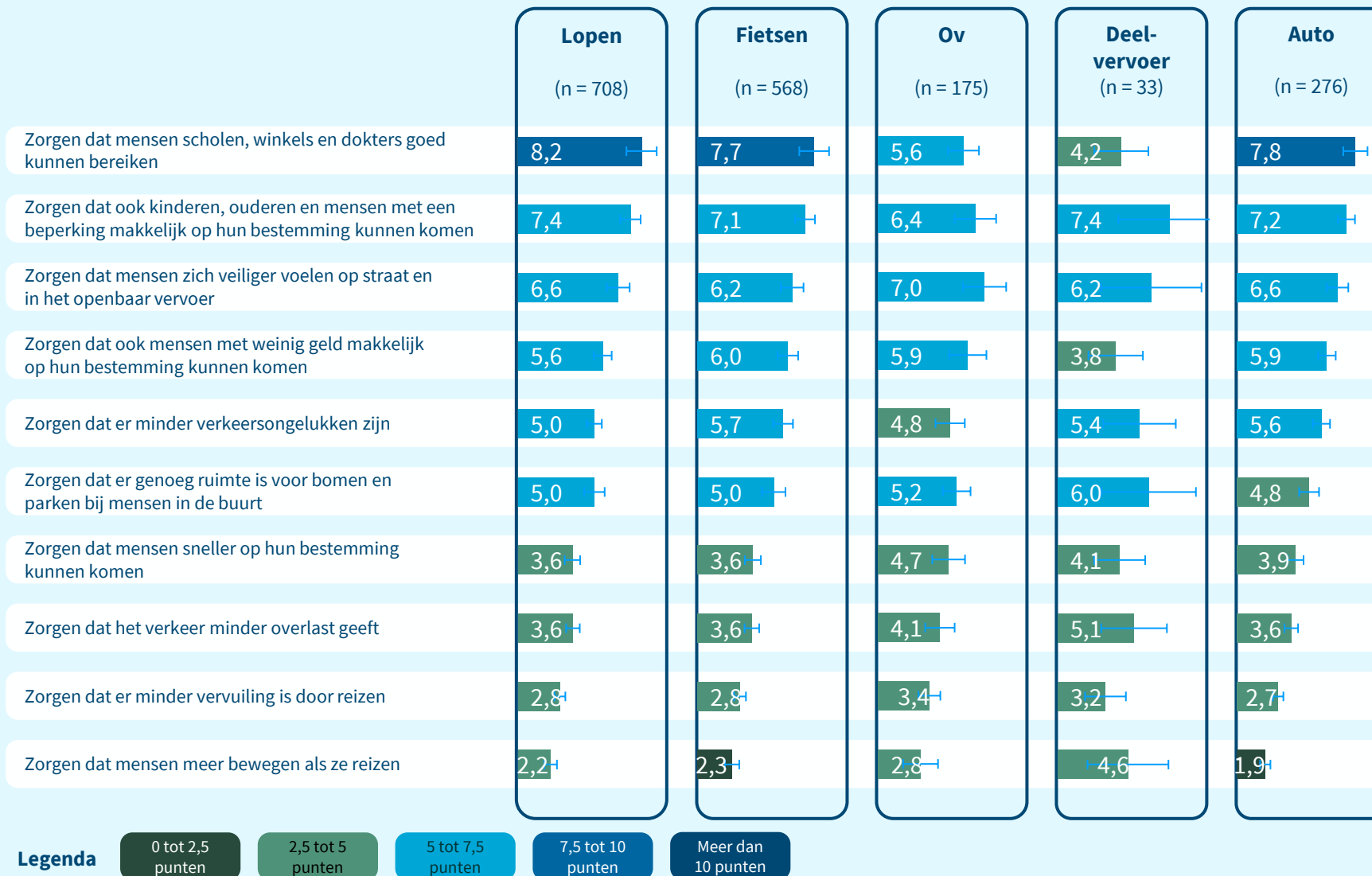
- We keken of inwoners die vaak problemen ervaren met bereikbaarheid (een paar keer maand of meer) andere prioriteiten hebben dan inwoners die niet vaak deze problemen hebben.
- Inwoners die **vaak problemen ervaren met bereikbaarheid**, hechten relatief meer waarde aan veiligheid; zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid.
- Inwoners die **niet vaak problemen ervaren met bereikbaarheid** prioriteren twee doelen: bereikbaarheid van basisvoorzieningen en inclusiviteit.
- **Laagste prioriteiten:** doelen zoals luchtkwaliteit, gezondheid en snelheid scoren in beide groepen het laagst.

"Iedereen moet makkelijk op de plekken kunnen komen waar ze graag naartoe willen."

Over sociale veiligheid:
"Dan gaat men ook meer gebruik maken van andere mogelijkheden dan de auto en komt dit ten goede aan de drukte in het verkeer"



Figuur 4.7. Prioritering doelen – vaak gebruikte modaliteit

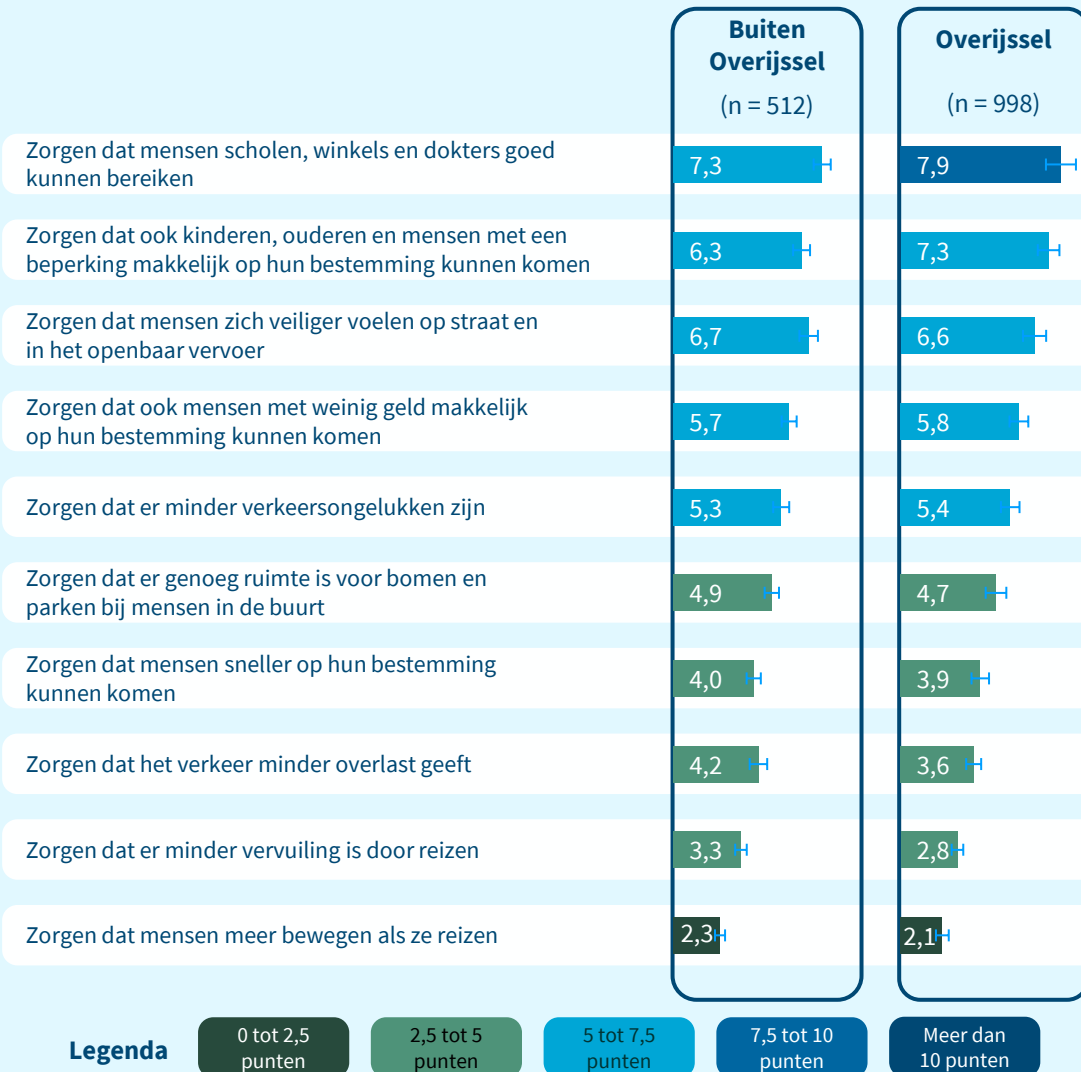


Vaak gebruikte modaliteiten: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- We keken naar verschillen in prioriteiten tussen groepen inwoners die **minimaal eens per week** met een bepaald vervoersmiddel reizen.
- Er zijn te weinig deelnemers die minimaal eens per week met deelvervoer reizen. Daar zijn de onzekerheidsmarges te groot om een vergelijking te kunnen doen.
- Voor de andere groepen geldt dat de **top-3** prioriteiten hetzelfde zijn.
- Mensen die regelmatig met **het ov** reizen vinden sociale veiligheid het belangrijkste, en hechten relatief veel waarde aan betaalbaarheid.



Figuur 4.8. Prioritering doelen – gemiddeld



Inwoners van en buiten Overijssel: essentiële prioriteiten in een oogopslag

- We keken naar verschillen in prioriteiten tussen inwoners van Overijssel en inwoners van buiten de provincie Overijssel.
- **Inwoners uit aangrenzende provincies** hebben een bijna identieke prioritering van doelen aan de inwoners van Overijssel. De top-3 doelen zijn bereikbaarheid van voorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid.

Een verschil is dat sociale veiligheid voor inwoners buiten de provincie net iets belangrijker lijkt te zijn.

Laagste prioriteiten: doelen zoals luchtkwaliteit, gezondheid en snelheid scoren in beide groepen het laagst.



5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

5A

Focus van de overheid

5B

Verandering reisgedrag

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

Deelnemers kregen enkele vragen over waarop de overheid zich zou moeten richten, en over hun bereidheid vaker op een bepaalde manier te reizen.

Deelnemers kregen enkele vragen (na het keuzeonderdeel):

Focus van de overheid

- Ze kregen vier afwegingen met de vraag ‘Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen? Kies wat u het belangrijkste vindt.’ De afwegingen gingen over de volgende dingen:
 - Sneller dan nu kunnen reizen met de auto, het OV of de fiets;
 - Over het algemeen sneller reizen met het ov, of minder vaak vertraging;
 - Over het algemeen sneller reizen met de auto, of minder vaak vertraging; en
 - Sneller kunnen reizen naar alle bestemming, of dat de belangrijkste bestemming dichterbij komen.
- Daarnaast kregen mensen de vraag ‘De overheid wil zorgen dat mensen belangrijke bestemmingen beter kunnen bereiken. Er zijn allerlei bestemmingen die belangrijk zijn voor mensen. Hieronder staan er 13. Hoe belangrijk vindt u het dat de overheid ervoor zorgt dat ze beter bereikbaar worden?’

Verandering reisgedrag

- Ook kregen deelnemers vragen over of ze bereid zijn om vaker lopend/ met de fiets/ met het ov/ met deelvervoer te reizen, en onder welke voorwaarden

Kader 5.1. Voorbeelden van vragen die deelnemers kregen

Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen? Kies wat u het belangrijkste vindt. (1/5)

☐ Dat mensen sneller dan nu kunnen reizen met de auto

☐ Dat mensen sneller dan nu kunnen reizen met het OV

☐ Dat mensen sneller dan nu kunnen reizen met de fiets

☐ Weet ik niet/zeg ik liever niet

De overheid wil zorgen dat mensen belangrijke bestemmingen beter kunnen bereiken. Er zijn allerlei bestemmingen die belangrijk zijn voor mensen. Hieronder staan er 13. Hoe belangrijk vindt u het dat de overheid ervoor zorgt dat ze beter bereikbaar worden? (5/5)

	Weet ik niet/zeg ik liever niet	Heel onbelangrijk	Onbelangrijk	Niet onbelangrijk/niet belangrijk	Belangrijk	Heel belangrijk
Supermarkt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Winkelcentrum	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Huisarts	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ziekenhuis	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Werk	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kinderdagverblijf	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Basisschool	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Middelbare school	☐	☐	☐	☐	☐	☐
MBO	☐	☐	☐	☐	☐	☐
HBO/Universiteit	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bestemming voor besteding van vrije tijd, zoals uitgaan of natuur	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen? Kies wat u het belangrijkste vindt. (1/5)

☐ Dat je over het algemeen sneller kunt reizen met de auto

☐ Dat je minder vaak vertraging hebt met de auto

☐ Weet ik niet/zeg ik liever niet

Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen? Kies wat u het belangrijkste vindt. (1/5)

☐ Dat mensen sneller kunnen reizen naar al hun bestemmingen

☐ Dat de belangrijkste bestemmingen (zoals winkels) dichterbij komen

☐ Weet ik niet/zeg ik liever niet

Bent u bereid om (meer) lopend te gaan reizen? En wanneer dan? U kunt meerdere antwoorden aanvinken.

☐ Nee, ik ben niet bereid om meer lopend te reizen

☐ Nee, want ik doe dat al (bijna) altijd

☐ Ja, als het veiliger is op de weg

☐ Ja, als ik sneller door kan lopen

☐ Ja, als mijn bestemmingen dichterbij zijn

☐ Ja, als het prettiger lopen is

☐ Ja, als ik kan uitrusten onderweg

☐ Ja, om een andere reden

5A

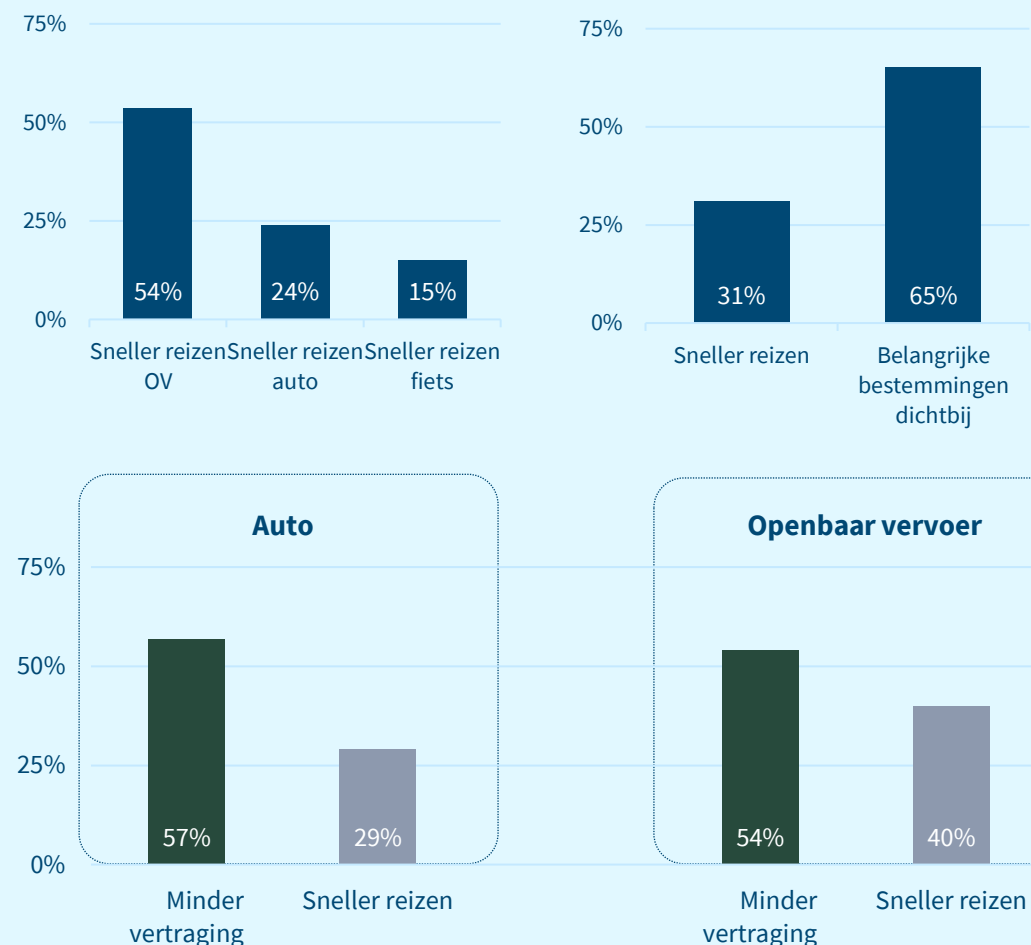
Focus van de overheid

- Waaraan moet de overheid prioriteit aan geven?

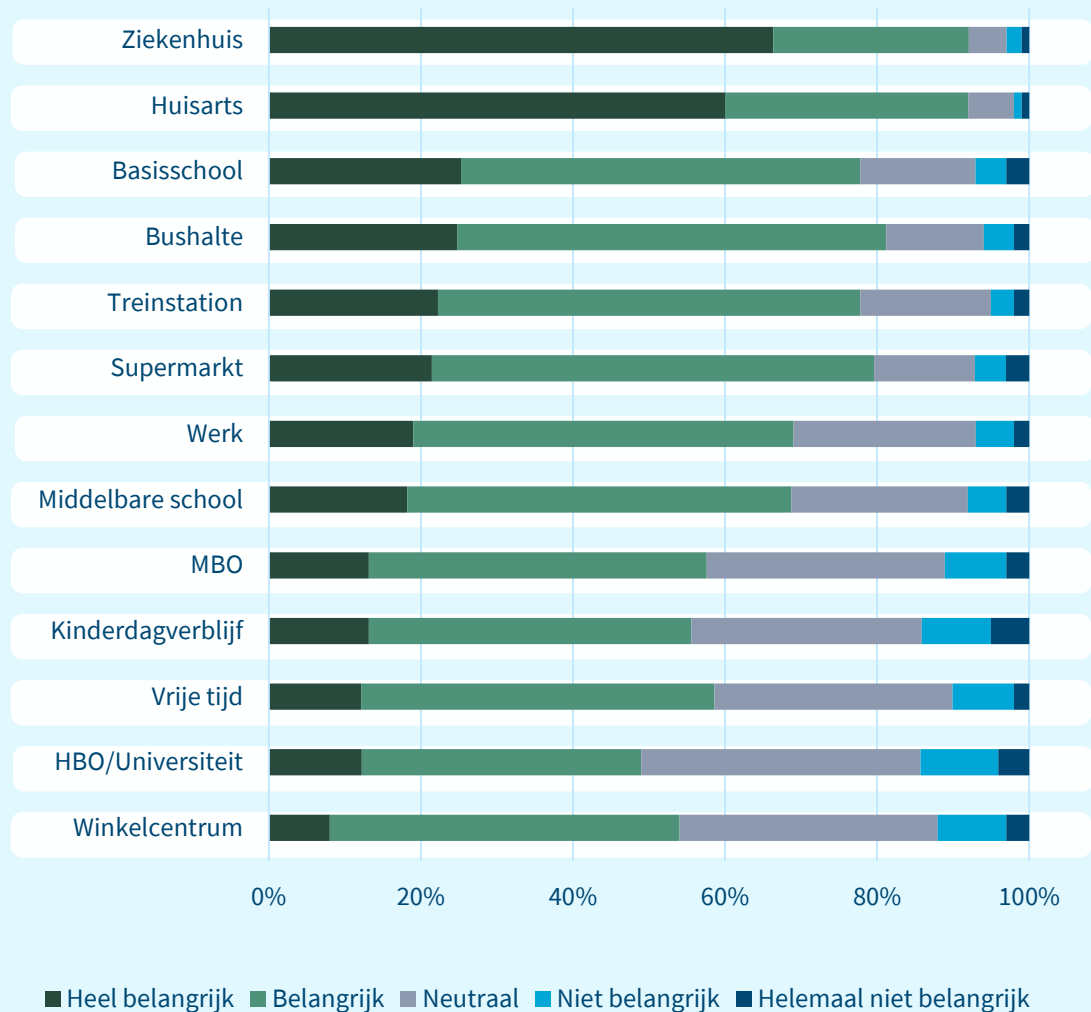
Liever voorspelbaarder dan sneller onderweg

- We vroegen deelnemers waaraan de overheid prioriteit moet geven: zorgen dat reizen met de auto, ov of fiets sneller wordt. Meer dan de helft van de inwoners (54%) kiest voor sneller reizen met het **openbaar vervoer**, gevolgd door verbeteringen voor de auto en fiets.
- We vroegen deelnemers aan te geven of de overheid zich meer moet inzetten voor sneller kunnen reizen naar alle bestemmingen in de provincie of voor dat de belangrijkste bestemmingen (zoals winkels, scholen en dokters) voor iedereen dichtbij zijn. Een meerderheid kiest voor het laatste (65%).
- We vroegen inwoners ook of zij willen dat de overheid zich richt op sneller kunnen reizen, of op minder vertraging; zowel bij het openbaar vervoer als bij autoreizen. Inwoners geven aan dat zij **minder vertraging** onderweg belangrijker vinden dan sneller reizen. Dit geldt zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer, al is dit verschil bij de **auto** het grootst.

Figuur 5.1. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?



Figuur 5.2. Hoe belangrijk vindt u dat de overheid ervoor zorgt dat deze bestemmingen beter bereikbaar worden?



Hoe belangrijk zijn verschillende bestemmingen voor inwoners uit Overijssel?

- We vroegen deelnemers hoe belangrijk zij het vonden dat de overheid haar best doet om een aantal bestemmingen beter bereikbaar te maken. Deze bestemmingen staan hiernaast weergegeven.
- Over het algemeen vinden inwoners alle gegeven bestemmingen (heel) belangrijk om beter bereikbaar te maken. Er zijn wel grote verschillen tussen de bestemming met de meeste en de minste prioriteit.
- De twee bestemmingen voor zorg (ziekenhuis en huisarts) scoren substantieel hoger dan de andere bestemmingen: meer dan 60% vindt het heel belangrijk dat deze bestemmingen beter bereikbaar worden.
- Beroepsonderwijs, universiteit, vrije tijd, kinderdagverblijven en winkelcentra worden het minst vaak (heel) belangrijk gevonden.



5B

Verandering reisgedrag

- Zijn inwoners bereid hun reisgedrag te veranderen? En onder welke voorwaarden?

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

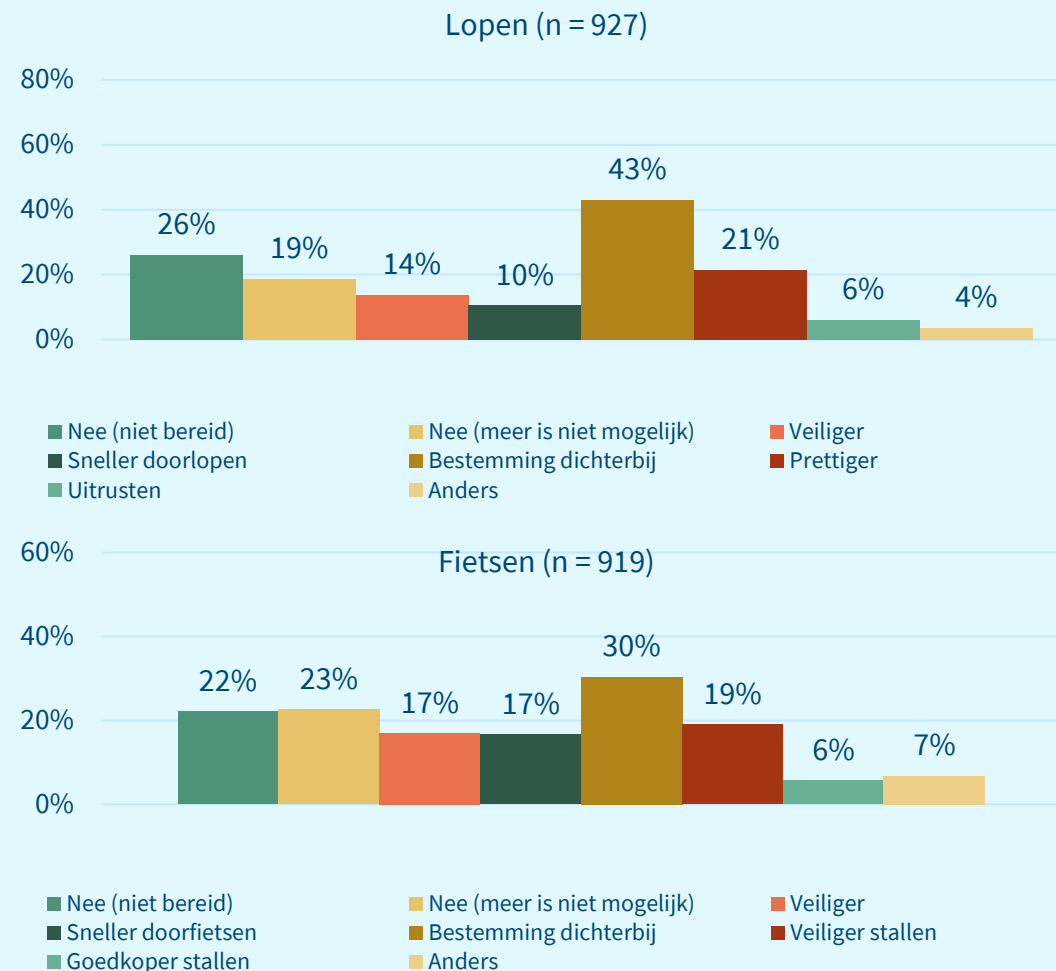
7

Bijlagen

Onder welke voorwaarden zijn deelnemers bereid om meer op een bepaalde manier te gaan reizen? (1/2)

- We vroegen deelnemers onder welke voorwaarden ze bereid zijn om vaker op een bepaalde manier te reizen. Deelnemers konden meerdere antwoorden aanvinken.
- 26% van de inwoners is **niet bereid** om vaker te lopen en 19% stelt dat het **niet mogelijk** is om vaker lopend ergens naartoe te gaan.
- De vaakst gekozen voorwaarde om vaker ergens lopend naartoe te gaan is dat de **bestemming dichterbij** moet zijn (43%). Dat het **prettiger** (21%) en **veiliger** (14%) moet worden om te lopen zijn daarnaast de meest aangegeven voorwaarden.
- Als het gaat om fietsen, zien we een gelijksoortig patroon. De grootste groep geeft aan niet vaker te zullen gaan fietsen; deels omdat ze **niet bereid** zijn (22%) en deels omdat dat **niet mogelijk** is (23%).
- De meest genoemde voorwaarden om vaker fietsend ergens naartoe te gaan zijn dat de **bestemming dichterbij** is (30%), dat het **veiliger** is (17%), dat je **sneller** door kan fietsen (17%) en dat je de fiets veiliger moet kunnen **stallen** (19%).

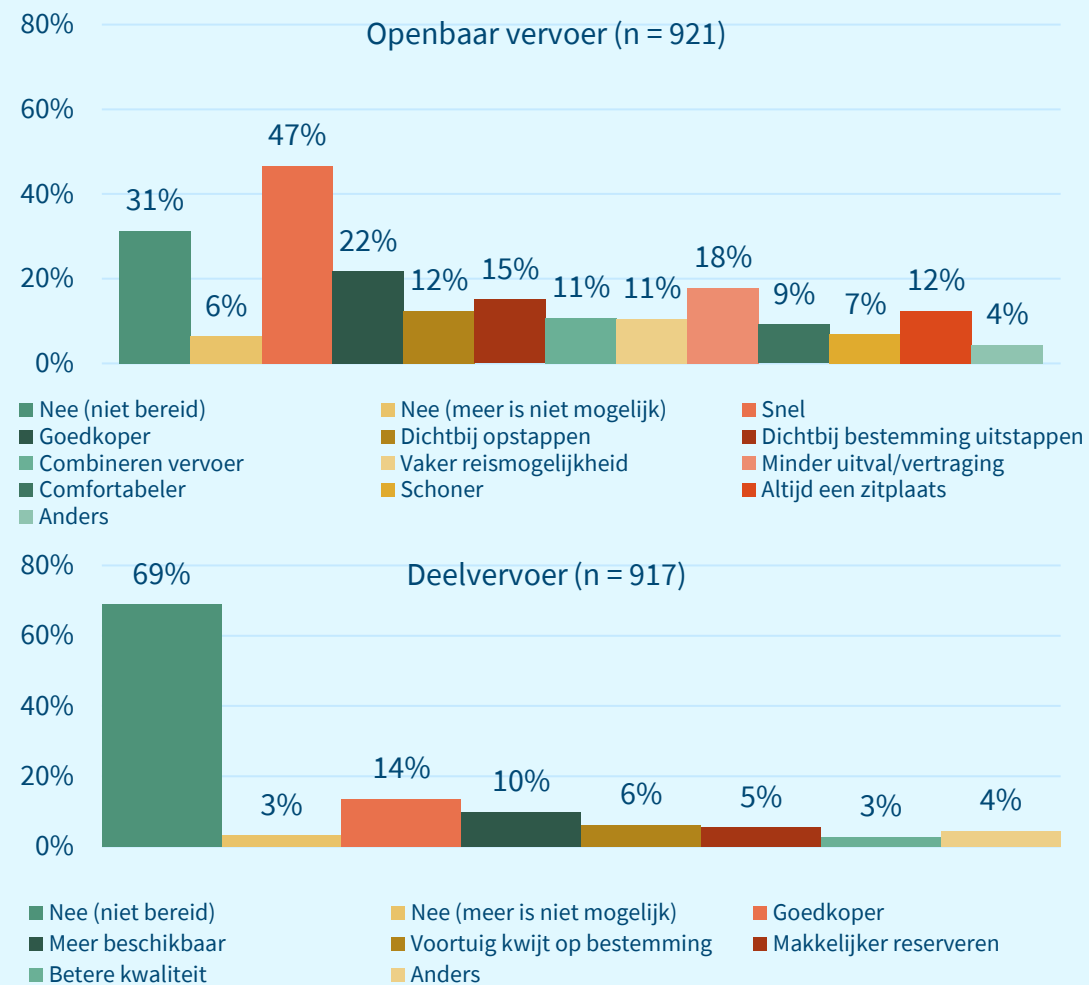
Figuur 5.3. Bent u bereid meer lopend/met de fiets te reizen?



Onder welke voorwaarden zijn deelnemers bereid om meer op een bepaalde manier te gaan reizen? (2/2)

- We vroegen deelnemers onder welke voorwaarden ze bereid zijn om vaker op een bepaalde manier te reizen. Deelnemers konden meerdere antwoorden aanvinken.
- 31% van de inwoners is niet bereid om vaker met het ov te reizen en 6% stelt dat het niet mogelijk is om vaker met het ov ergens naar toe te gaan.
- De vaakst gekozen voorwaardes om vaker ergens met het ov naartoe te gaan zijn dat de het sneller moet zijn (47%), goedkoper (22%) en minder uitval en vertraging (18%).
- Als het gaat om deelvervoer, zien we dat een meerderheid aangeeft dit niet vaker te zullen gebruiken; vooral omdat ze niet bereid zijn (69%) en deels omdat dat niet mogelijk is (3%).
- De voorwaarden om vaker deelvervoer te gebruiken scoren allemaal wat lager dan bij de andere manieren van reizen. De twee meest genoemde voorwaarden zijn dat het goedkoper moet worden (14%) en meer beschikbaar moet zijn (10%).

Figuur 5.4. Bent u bereid meer met het openbaar/deelvervoer te reizen?



6

Over de raadpleging

- Hoe hebben inwoners de raadpleging ervaren?
- Welk rapportcijfer geven zij?

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

Hoe hebben inwoners uit Overijssel de raadpleging gewaardeerd?

Toelichting

Gesloten raadpleging

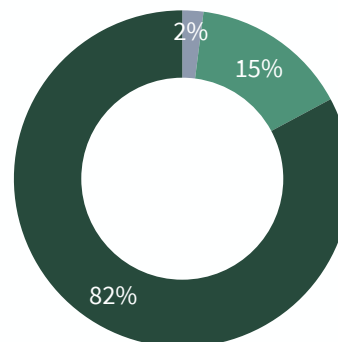
- Deelnemers zijn positief over de raadpleging: **95%** geeft een voldoende rapportcijfer. Met een gemiddelde van een 7,6. Dit is vergelijkbaar met andere PWE-raadplegingen.
- De meeste deelnemers (**82%**) geven aan dat de PWE methode vaker zou moeten worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid. Slechts **2%** was het hier niet mee eens.
- Een overgrote meerderheid van de deelnemers (**82%**) geeft aan er vertrouwen in te hebben dat het onderzoek eerlijk is. **2%** van de deelnemers vertrouwt hier niet op.
- Meer dan twee-derde van alle deelnemers (**83%**) geven aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. **4%** vond dat niet.
- 7%** van de deelnemers geeft aan dat ze het onderzoek moeilijk te begrijpen vonden. **78%** van de deelnemers vond het onderzoek niet moeilijk te begrijpen.

**Gemiddeld
rapportcijfer**
(n = 913)



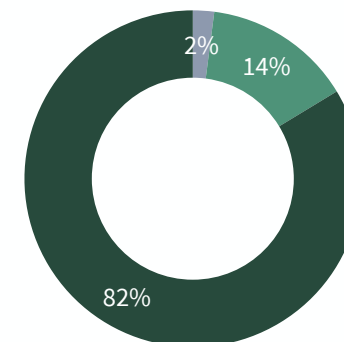
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid

(n = 913)



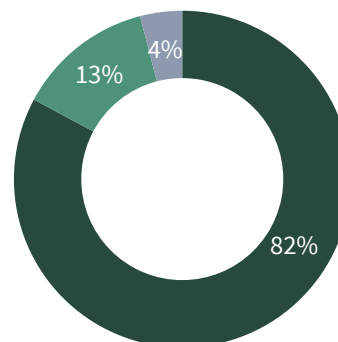
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is

(n = 914)



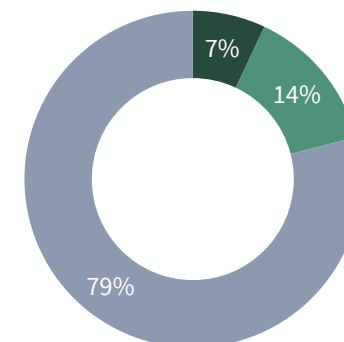
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven

(n = 912)



Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen

(n = 913)



(Helemaal) mee eens
Neutraal
(Helemaal) mee oneens



Hoe hebben inwoners de raadpleging gewaardeerd? (1/2)

Toelichting

Gesloten raadpleging

- Meer dan de helft van de deelnemers (**67%**) zegt meer vertrouwen te krijgen in besluiten van de overheid als de provincie inwoners vaker laat meedenken over dit soort keuzes. **5%** vindt dat niet.
- Het merendeel van de deelnemers uit Overijssel (**72%**) heeft nooit eerder hun mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp.
- Daarnaast vindt het merendeel (**56%**) dat het advies van Overijsselaren een hele grote tot grote rol moet spelen bij het maken van beslissingen. Slechts **1%** vindt dat er alleen naar het advies van experts moet worden geluisterd.

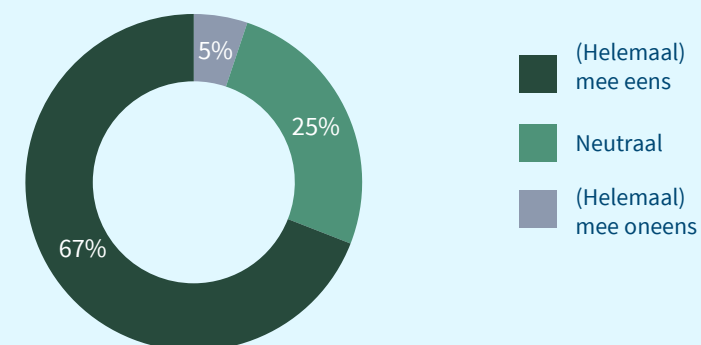
In deze raadpleging vragen we het advies aan een grote groep inwoners. De provincie vraagt ook advies aan experts. Welk advies vindt u het belangrijkste?

(n = 924)



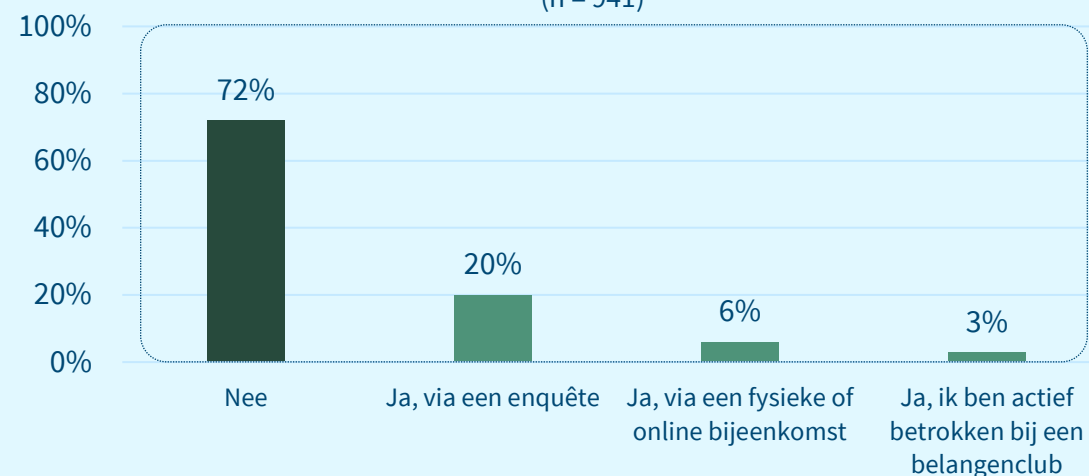
Als de provincie vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid

(n = 913)



Heb je al eens je mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?

(n = 941)



Hoe hebben inwoners de raadpleging gewaardeerd? (2/2)



Toelichting

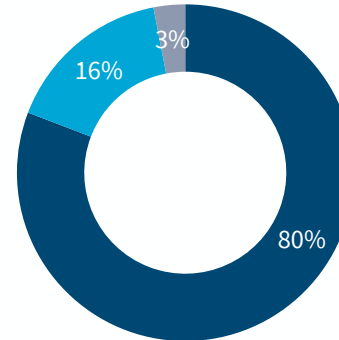
Open raadpleging

- Deelnemers zijn positief over de raadpleging: **94%** van de deelnemers geeft een voldoende rapportcijfer. Met een gemiddelde van een 7,1. Dit is vergelijkbaar met andere PWE-raadplegingen.
- De meeste deelnemers (**80%**) geven aan dat de PWE methode vaker zou moeten worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid. Slechts **3%** was het hier niet mee eens.
- Een meerderheid van de deelnemers (**74%**) geeft aan er vertrouwen in te hebben dat het onderzoek eerlijk is. **5%** van de deelnemers vertrouwt hier niet op.
- Meer dan twee-derde van alle deelnemers (**87%**) geven aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. Slechts **2%** vond dat niet.
- 4%** van de deelnemers geeft aan dat ze het onderzoek moeilijk te begrijpen vonden. **79%** van de deelnemers vond het onderzoek niet moeilijk te begrijpen.

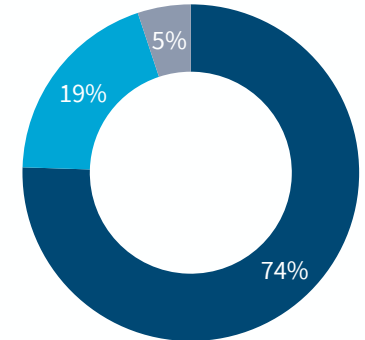
Gemiddeld
rapportcijfer
(n = 1.252)



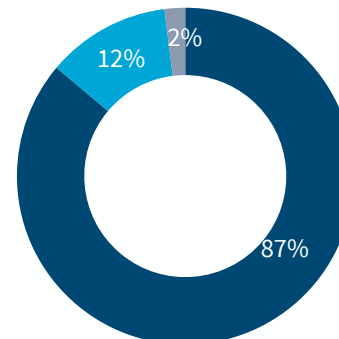
Deze methode moet vaker worden ingezet om
inwoners te betrekken bij overheidsbeleid
(n = 1.272)



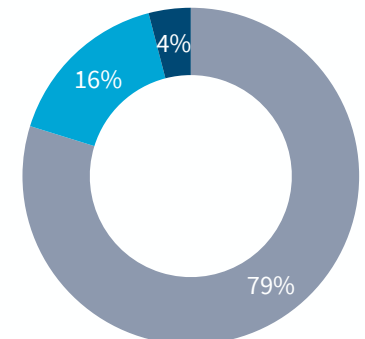
Ik vertrouw erop dat dit
een eerlijk onderzoek is
(n = 1.283)



Ik vond het een belangrijk onderwerp
om mijn mening over te geven
(n = 1.277)



Ik vond de raadpleging
moeilijk te begrijpen
(n = 1.271)



(Helemaal)
mee eens

Neutraal

(Helemaal)
mee oneens



Hoe hebben inwoners de raadpleging gewaardeerd?

Toelichting

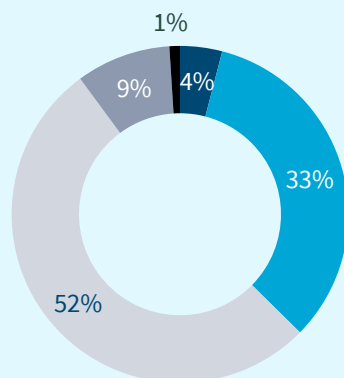
Open raadpleging

- Meer dan de helft van de deelnemers (**54%**) zegt meer vertrouwen te krijgen in besluiten van de overheid als de provincie inwoners vaker laat meedenken over dit soort keuzes. **15%** vindt dat niet.
- Het merendeel van de deelnemers (**70%**) heeft nooit eerder hun mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp.
- Daarnaast vindt het overgrote merendeel van deze deelnemers (**36%**) dat het advies van Overijsselaren een hele grote tot grote rol moet spelen bij het maken van beslissingen. Slechts **1%** vindt dat er alleen naar het advies van experts moet worden geluisterd.

In deze raadpleging vragen we het advies aan een grote groep inwoners. De provincie vraagt ook advies aan experts. Welk advies vindt u het belangrijkste?

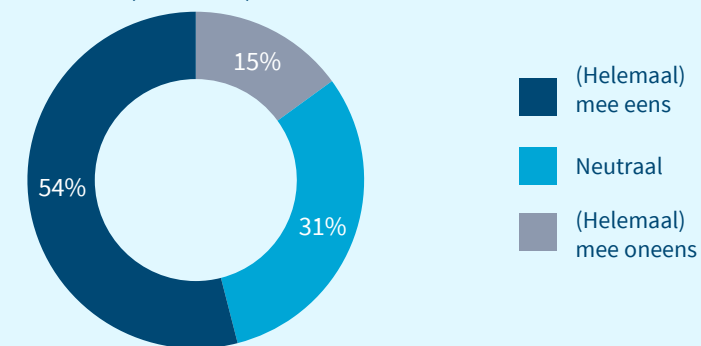
(n = 1.428)

- Alleen het advies van inwoners is belangrijk
- Het advies van inwoners is belangrijker dan het advies van experts
- Het advies van inwoners is even belangrijk als het advies van experts
- Het advies van inwoners is minder belangrijk dan het advies van experts
- Alleen het advies van experts is belangrijk



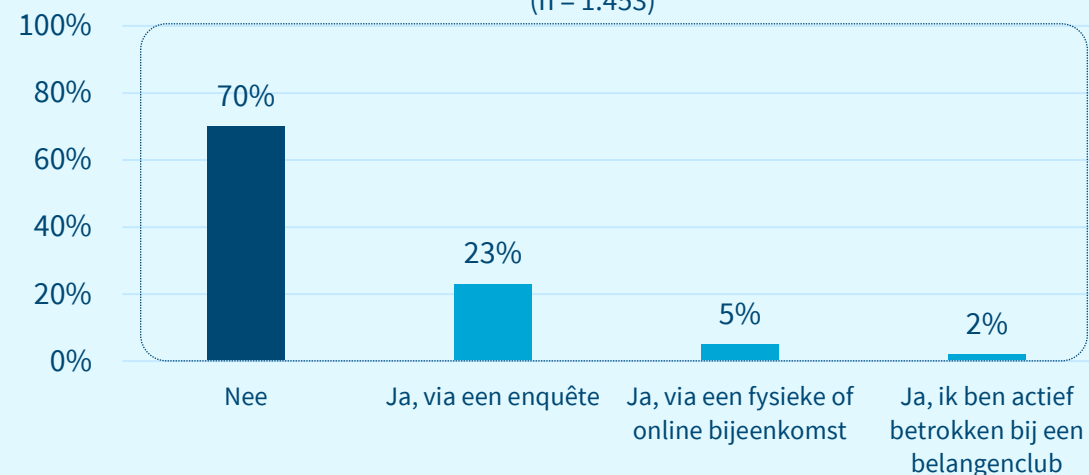
Als de provincie vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid

(n = 1.262)



Heb je al eens je mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?

(n = 1.453)



7

Bijlagen

1

Deelnemers buiten Overijssel

2

Resultaten open raadpleging

3

Resultaten per gemeente

4

Ontwerpkeuzes

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

6

Over de raadpleging

7

Bijlagen

Bijlage 1. Deelnemers buiten Overijssel

In totaal hebben 512 inwoners buiten Overijssel deelgenomen

- In totaal deden 512 inwoners buiten de provincie Overijssel mee aan de raadpleging.
- Zij komen uit de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland en Gelderland.
- Het merendeel van deze deelnemers komen wel eens in Overijssel: voor werk, bezoek van vrienden of familie en om andere redenen. 23% geeft aan (bijna) nooit in Overijssel te komen.
- De figuren op de volgende pagina geven een aantal resultaten weer van deze groep deelnemers. Er zijn nauwelijks verschillen in voorkeuren tussen deze deelnemers en de inwoners uit Overijssel:
 1. Inwoners uit aangrenzende provincies hebben een bijna identieke prioritering van doelen aan de inwoners van Overijssel. De top-3 doelen zijn bereikbaarheid van basisvoorzieningen, inclusiviteit en sociale veiligheid.
 2. Een verschil is dat sociale veiligheid voor inwoners buiten de provincie net iets belangrijker lijkt te zijn.
 3. Net als inwoners van Overijssel vindt een meerderheid van de inwoners uit aangrenzende provincies dat de overheid zich meer moet richten op een sneller OV dan sneller reizen met de auto of de fiets. En dat het belangrijker is dat de overheid zorgt dat belangrijke bestemming dichtbij zijn, dan dat inwoners sneller naar al hun bestemmingen kunnen.

Figuur 8.1. Samenstelling van de respondenten buiten Overijssel*

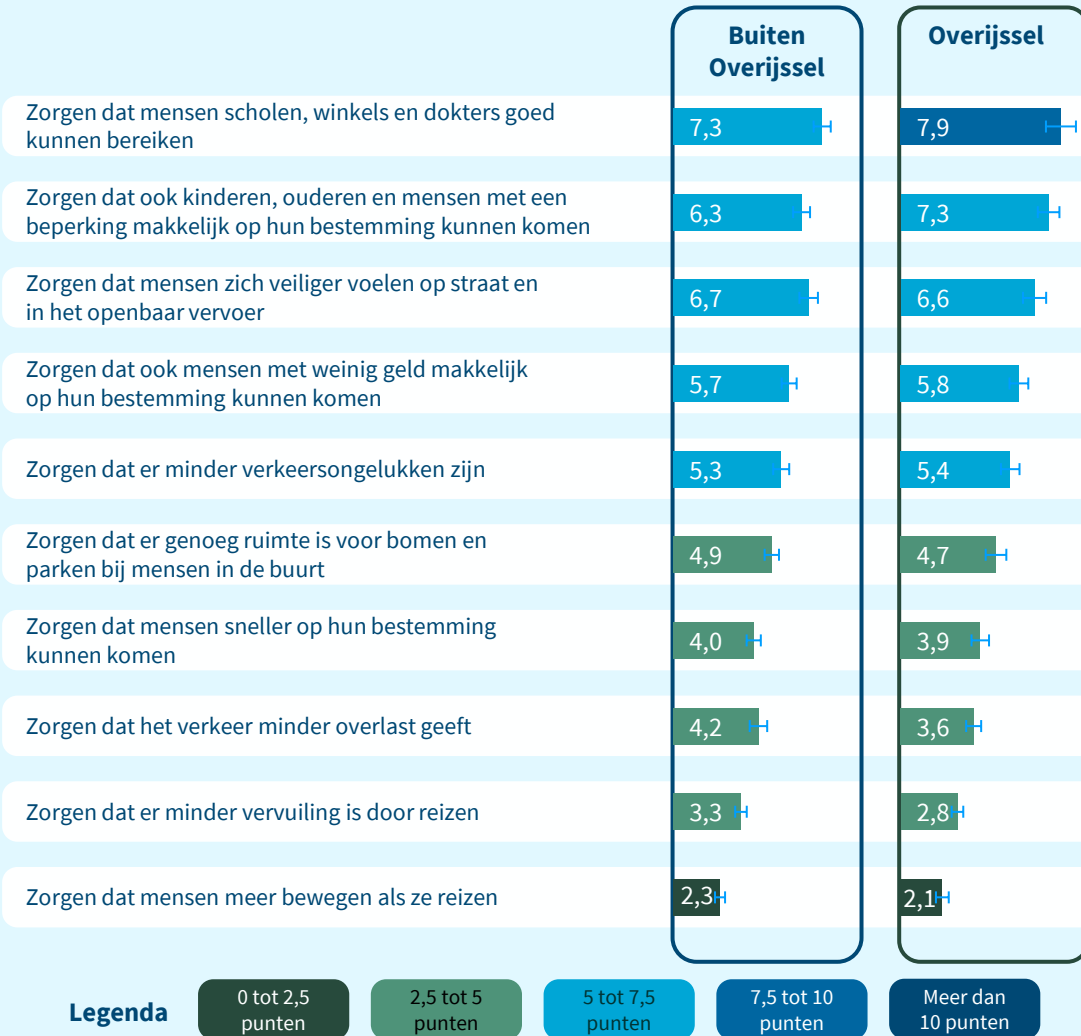
	Aandeel Buiten Overijssel*	Panelraadpleging** (n = 512)
Gender		
Vrouw	50,1%	53,5%
Man	49,9%	46,3%
Leeftijd		
Jonger dan 35	24,7%	36,5%
35 tot 65 jaar	50,6%	41,2%
65 jaar of ouder	24,8%	22,7%
Opleiding		
Praktisch	26,8%	19,5%
Middelbaar	44,9%	36,3%
Theoretisch	28,3%	43,6%
Connectie met Overijssel**		
Ik werk in Overijssel		13,5%
Ik bezoek vrienden/familie in Overijssel		43,6%
Ik kom voor andere redenen in Overijssel		52,3%
Ik kom (bijna) nooit in Overijssel		22,5%

* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, kozen voor ‘Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet’ of meerdere antwoorden konden aanvinken.

** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.

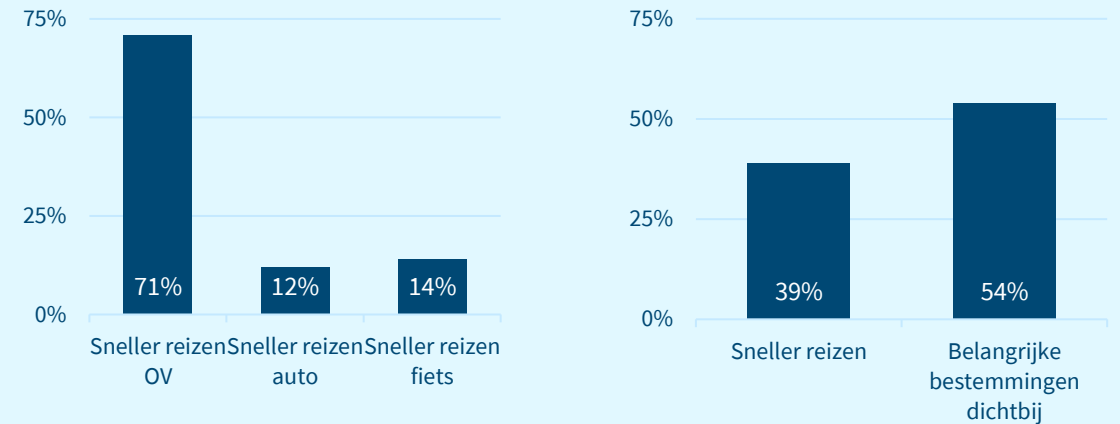


Figuur 8.2. Prioritering doelen – gemiddeld

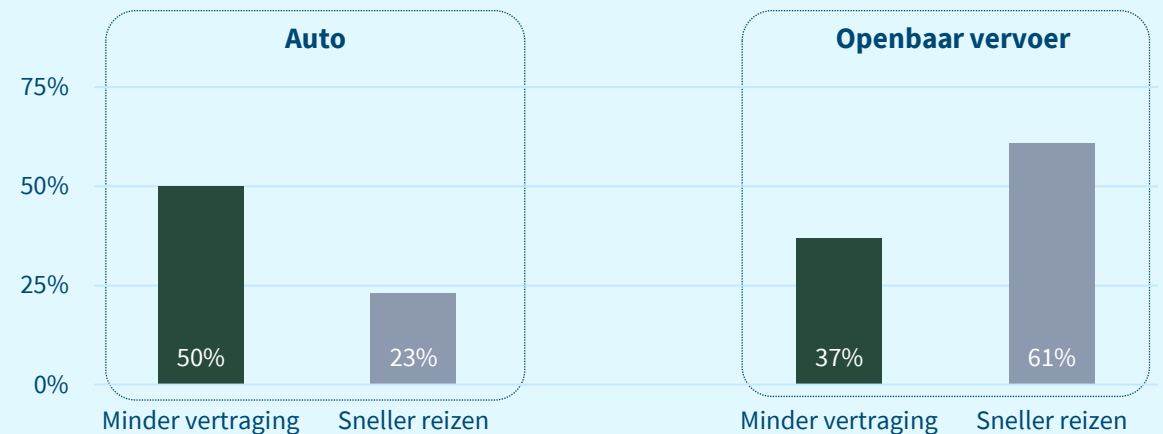


Respondenten niet uit Overijssel

Figuur 8.3. Waaraan moet de overheid prioriteit aan geven?



Figuur 8.4. Waarvoor moet de overheid volgens u het meest haar best doen?



Bijlage 2. Resultaten open raadpleging

1

Aanleiding & Opzet

2

Respondenten

3

Reisgedrag

4

Prioritering doelen

5

Focus overheid & Verandering reisgedrag

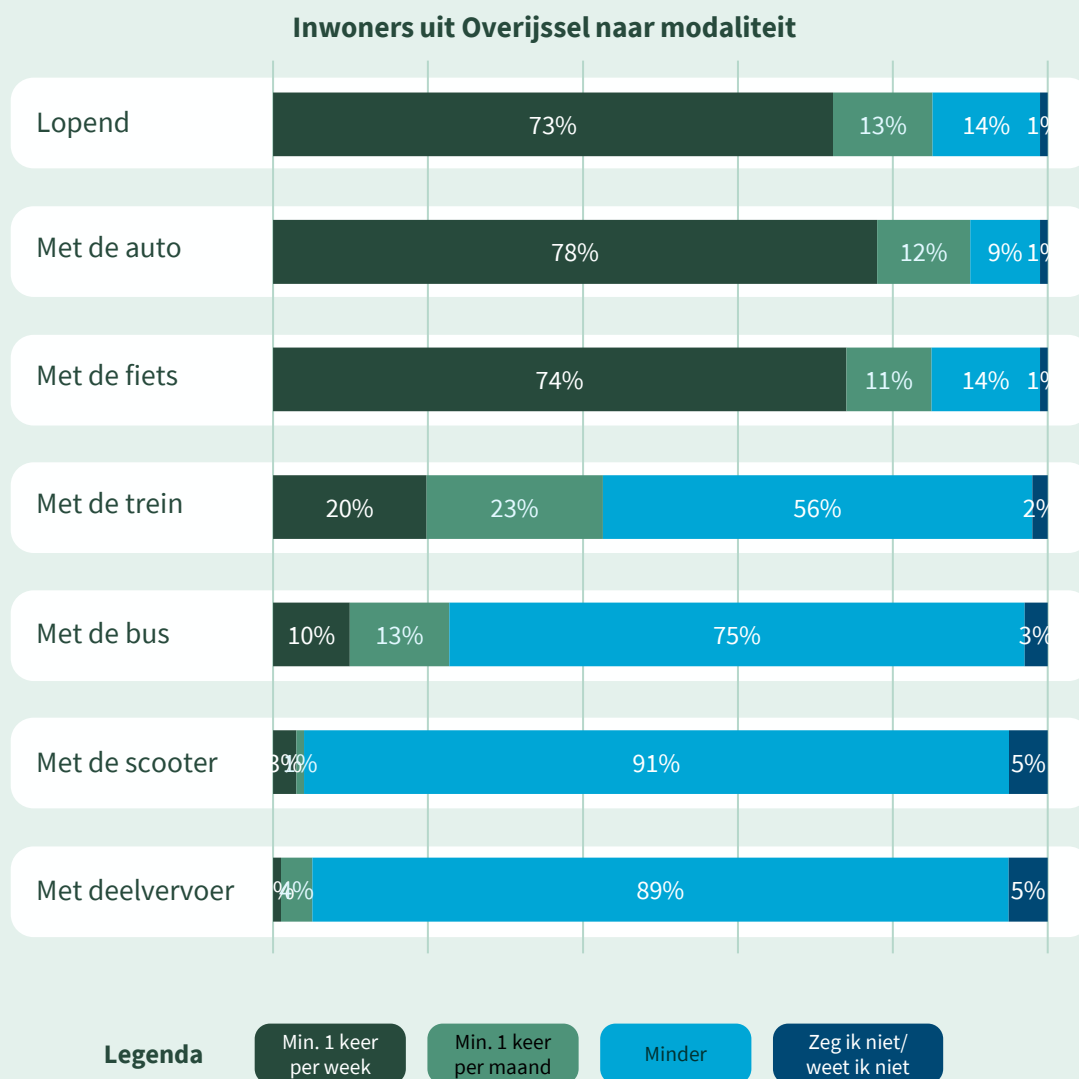
6

Over de raadpleging

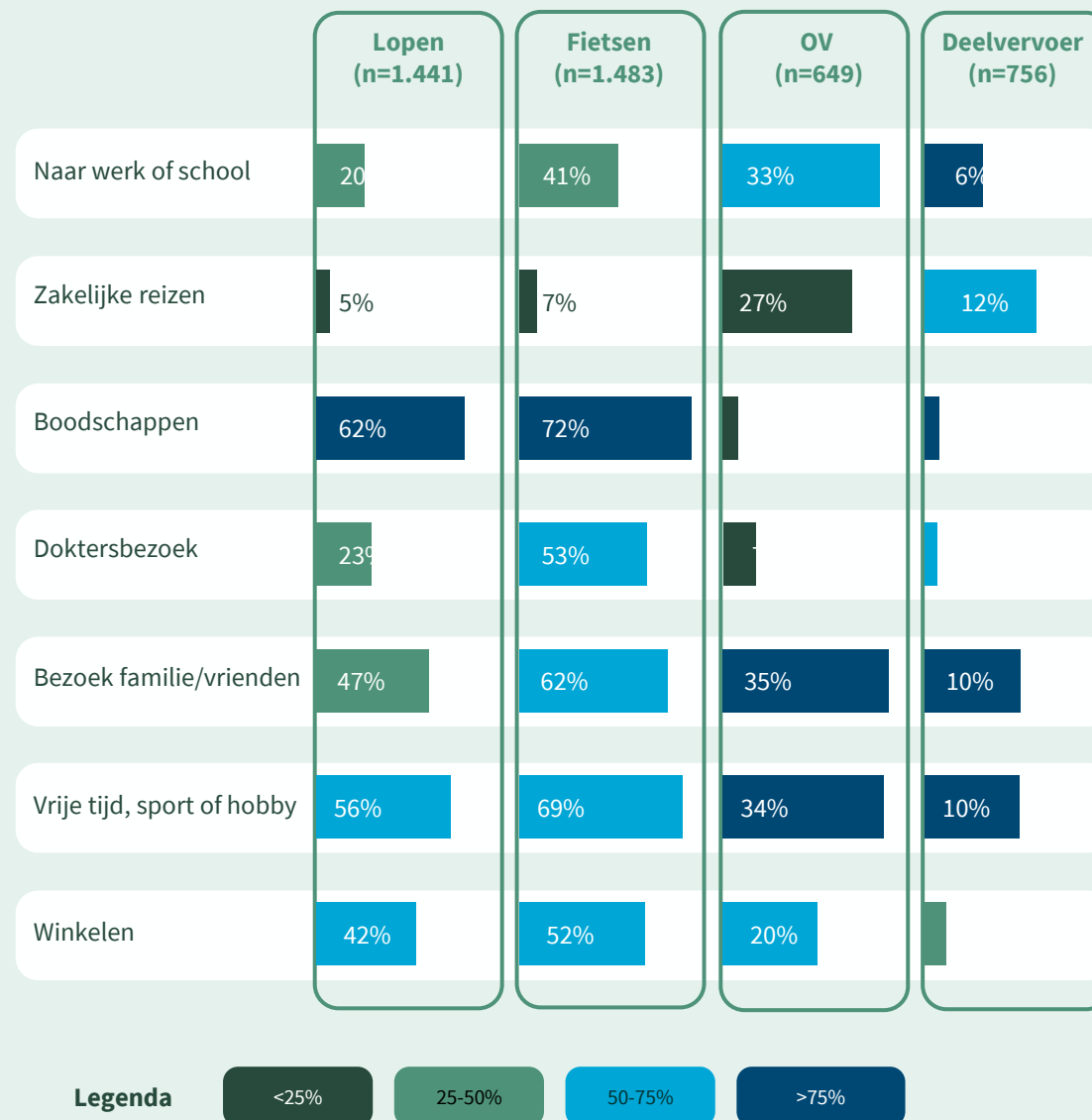
7

Bijlagen

Figuur 8.5. Hoe vaak reist u op de volgende manier?



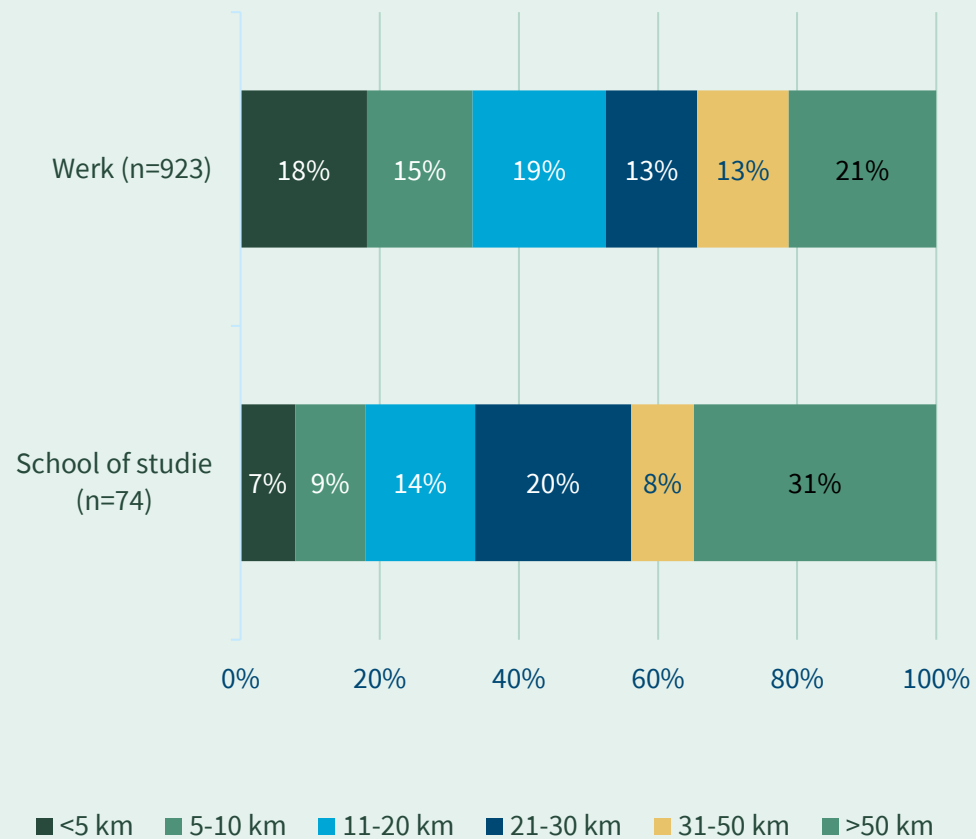
Figuur 8.6. Voor welke doelen reist u op deze manier?



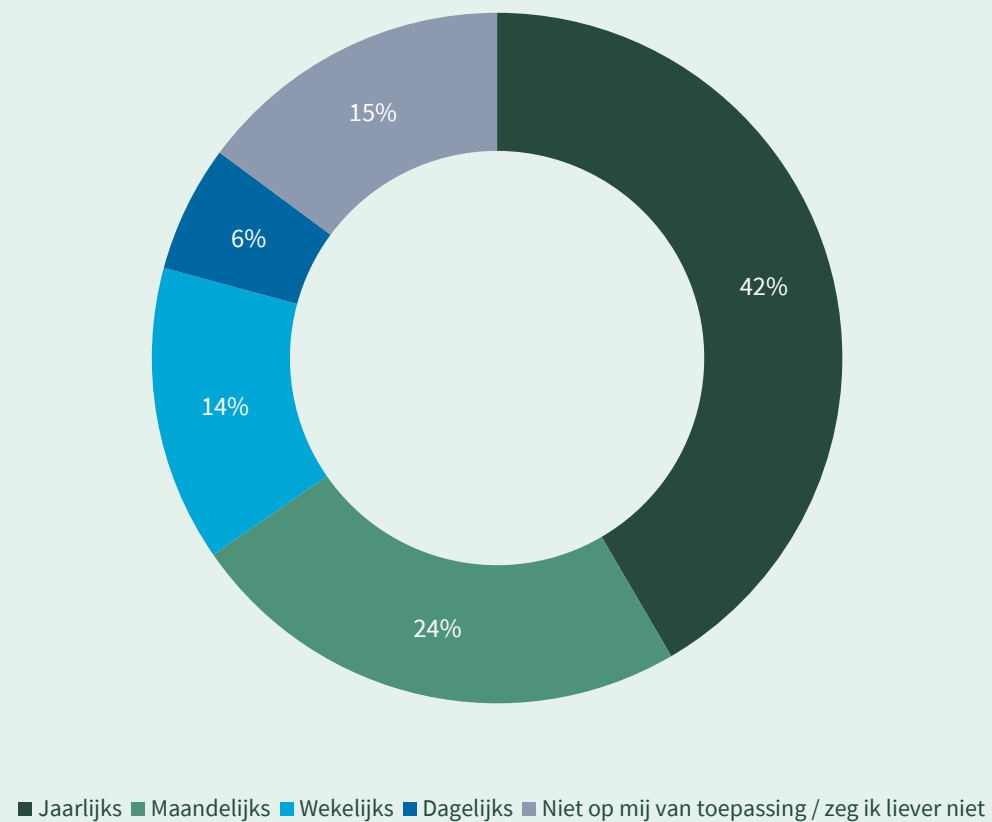
Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.



Figuur 8.7. Wat is de reisafstand naar uw werk en school of studie?



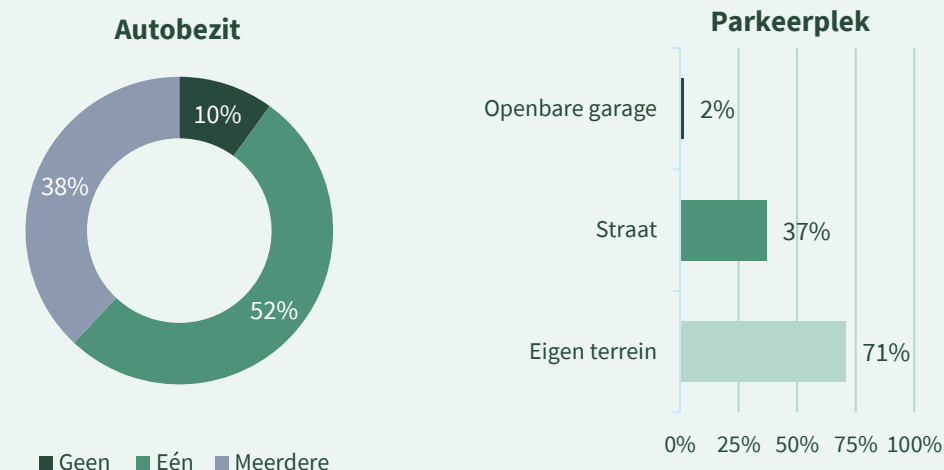
Figuur 8.8. Hoe vaak heeft u problemen met bereikbaarheid?



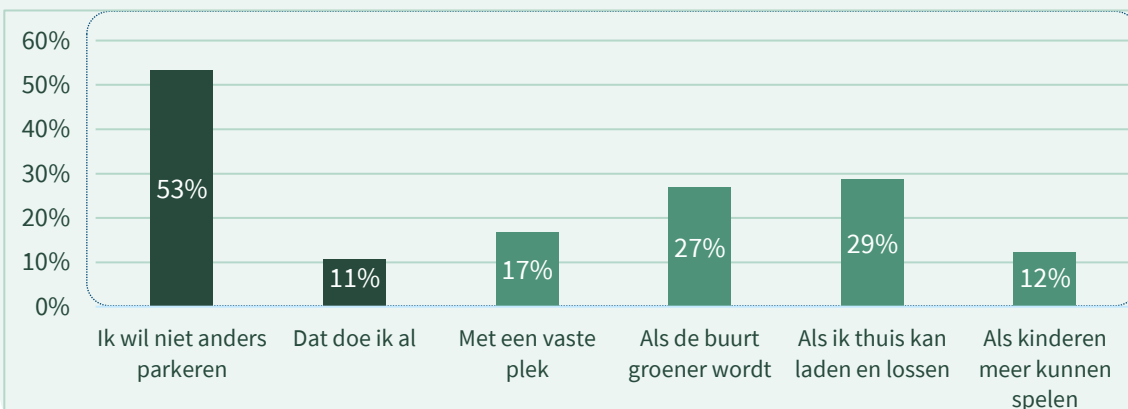
Deelnemers zijn bereid om anders te parkeren, als daar iets tegenover staat

- De meeste deelnemers uit de open raadpleging hebben één auto in hun huishouden. 10% heeft geen auto. In de gesloten raadpleging heeft 15% van de deelnemers geen auto.
- Deelnemers uit de open raadpleging parkeren hun auto('s) vaker op eigen terrein (71%) dan inwoners die meededen aan de gesloten raadpleging (57%).
- Van de deelnemers die minimaal één auto op straat parkeren, is het merendeel niet bereid om de auto verder van huis te parkeren (53%). 11% doet dit op dit moment al.
- Maar er zijn ook deelnemers die aangeven dat ze onder één of meerdere voorwaarden wel hun auto verder van huis willen parkeren. 17% van de deelnemers die op straat parkeert, is bereid verder te parkeren als ze wel een vaste plek hebben. Ook zijn er deelnemers die bereid zijn dit te doen als ze nog wel thuis kunnen laden en lossen (29%), als de buurt groener wordt (27%) en als kinderen daardoor meer kunnen spelen (12%). Deze laatste drie voorwaarden worden relatief vaker genoemd door deelnemers van de open raadpleging in vergelijking met inwoners die meededen aan de gesloten raadpleging.

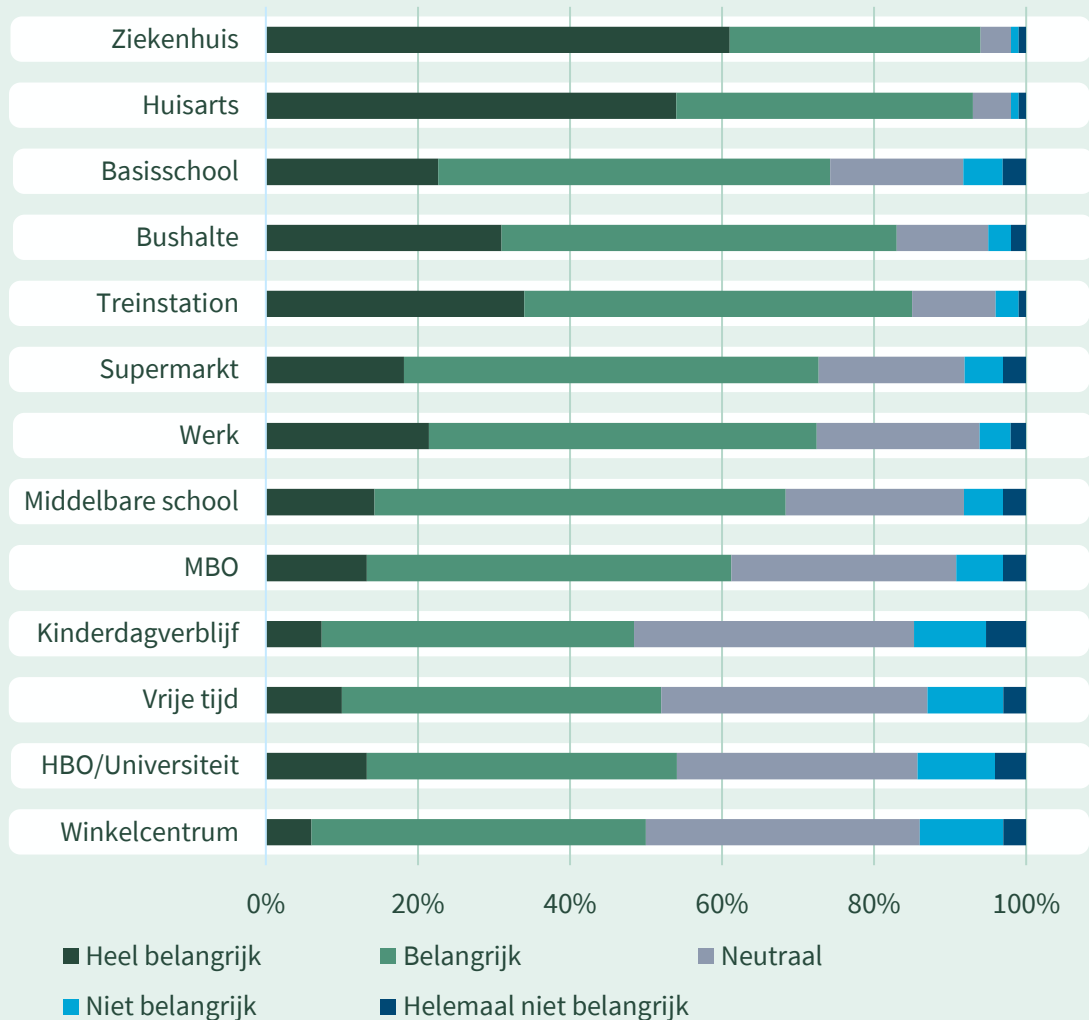
Figuur 8.9. Heeft u huishouden een auto en waar parkeert u deze?



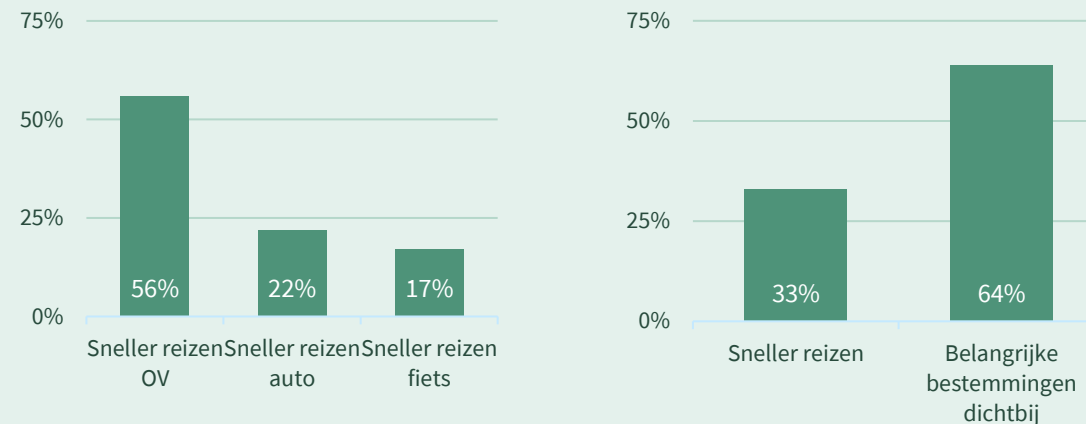
Figuur 8.10. Wanneer bent u bereid uw auto ergens anders te parkeren?



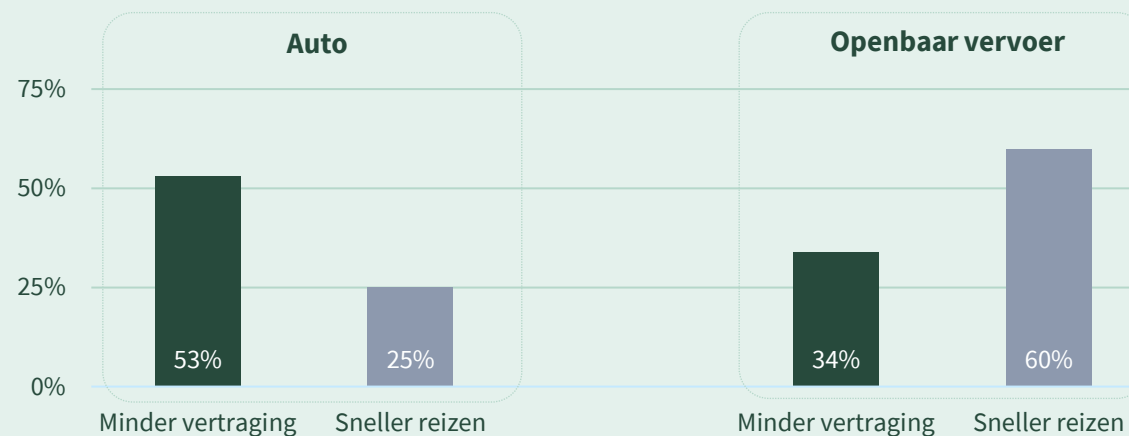
Figuur 8.11. Hoe belangrijk vindt u dat de overheid ervoor zorgt dat deze bestemmingen beter bereikbaar worden?*



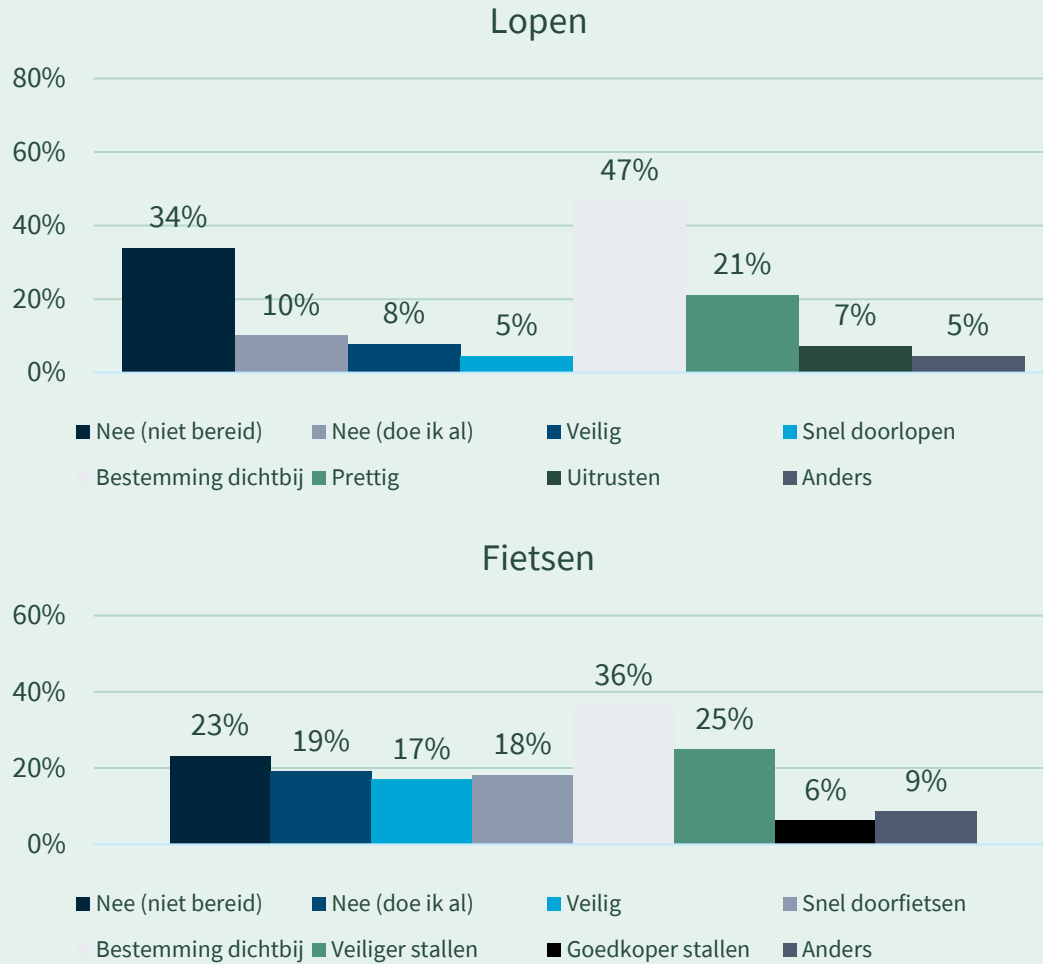
Figuur 8.12. Waaraan moet de overheid prioriteit aan geven?



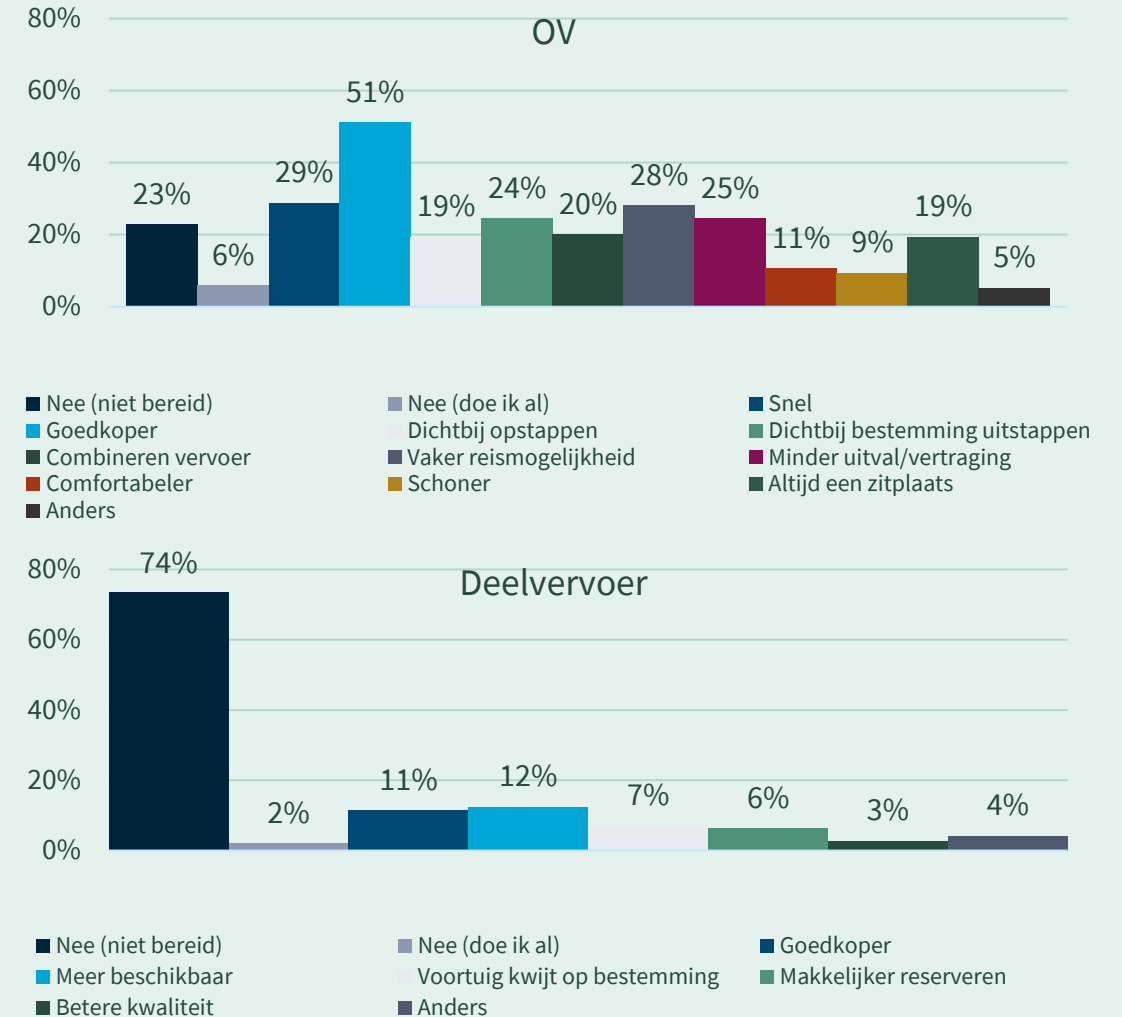
Figuur 8.13. Waarvoor moet de overheid volgens u het meest haar best doen?



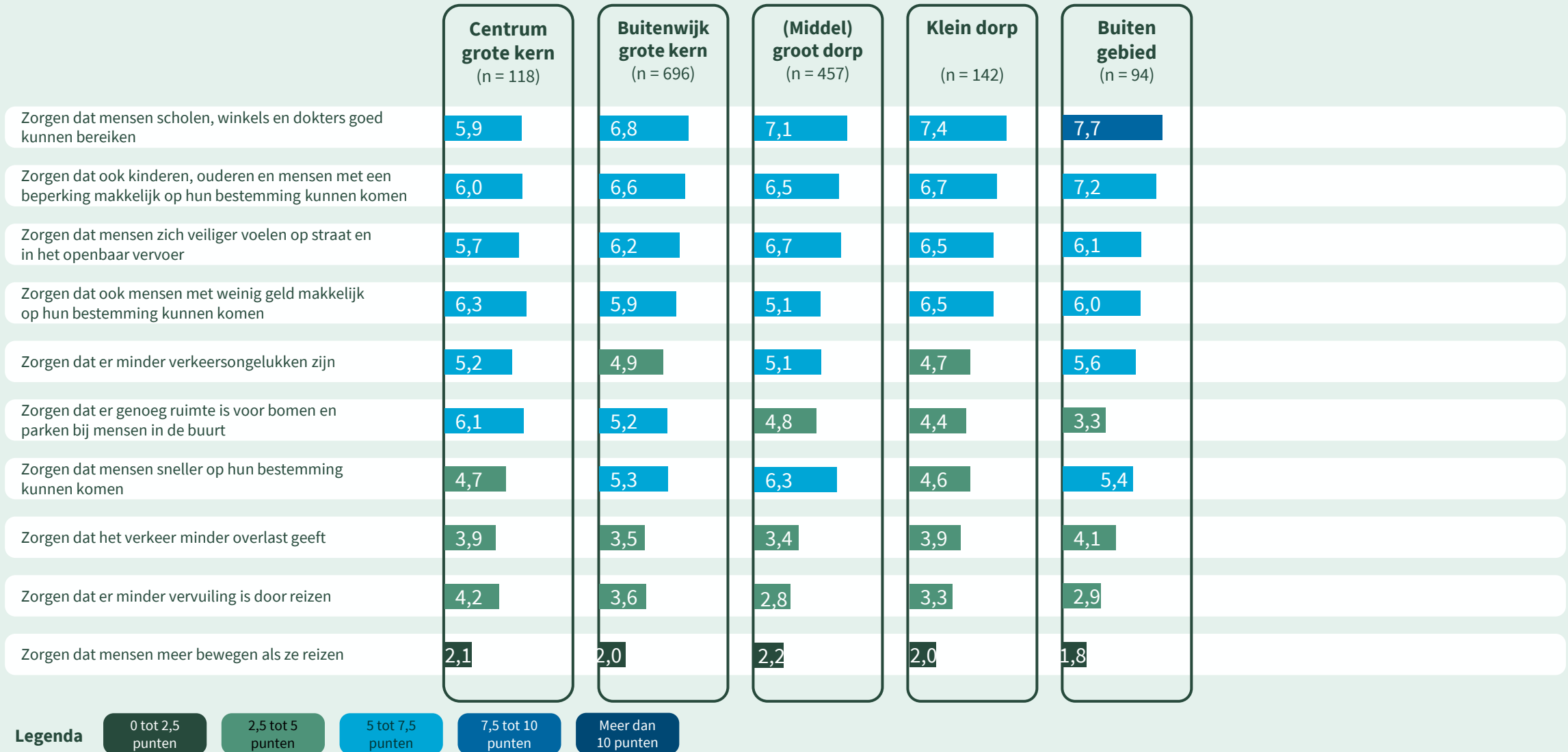
Figuur 8.14. Bent u bereid meer lopend/met de fiets te reizen?



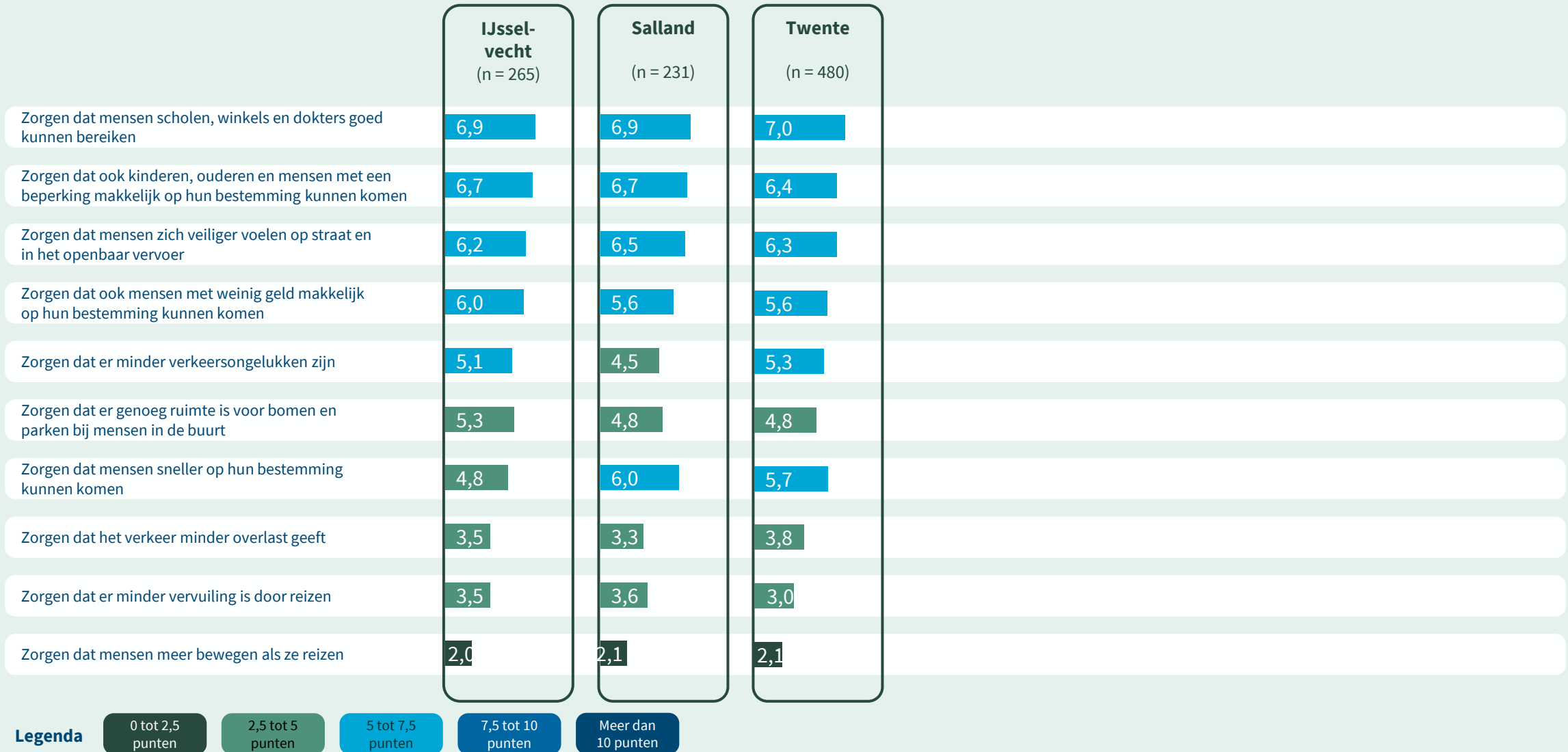
Figuur 8.15. Bent u bereid meer met het openbaar/deelvervoer te reizen?



Figuur 8.16. Prioritering doelen – type woonomgeving



Figuur 8.17. Prioritering doelen – regio



Figuur 8.18. Prioritering doelen – autobezit



Figuur 8.19. Prioritering doelen – leeftijd



Figuur 8.20. Prioritering doelen – Frequentie problemen bereikbaarheid

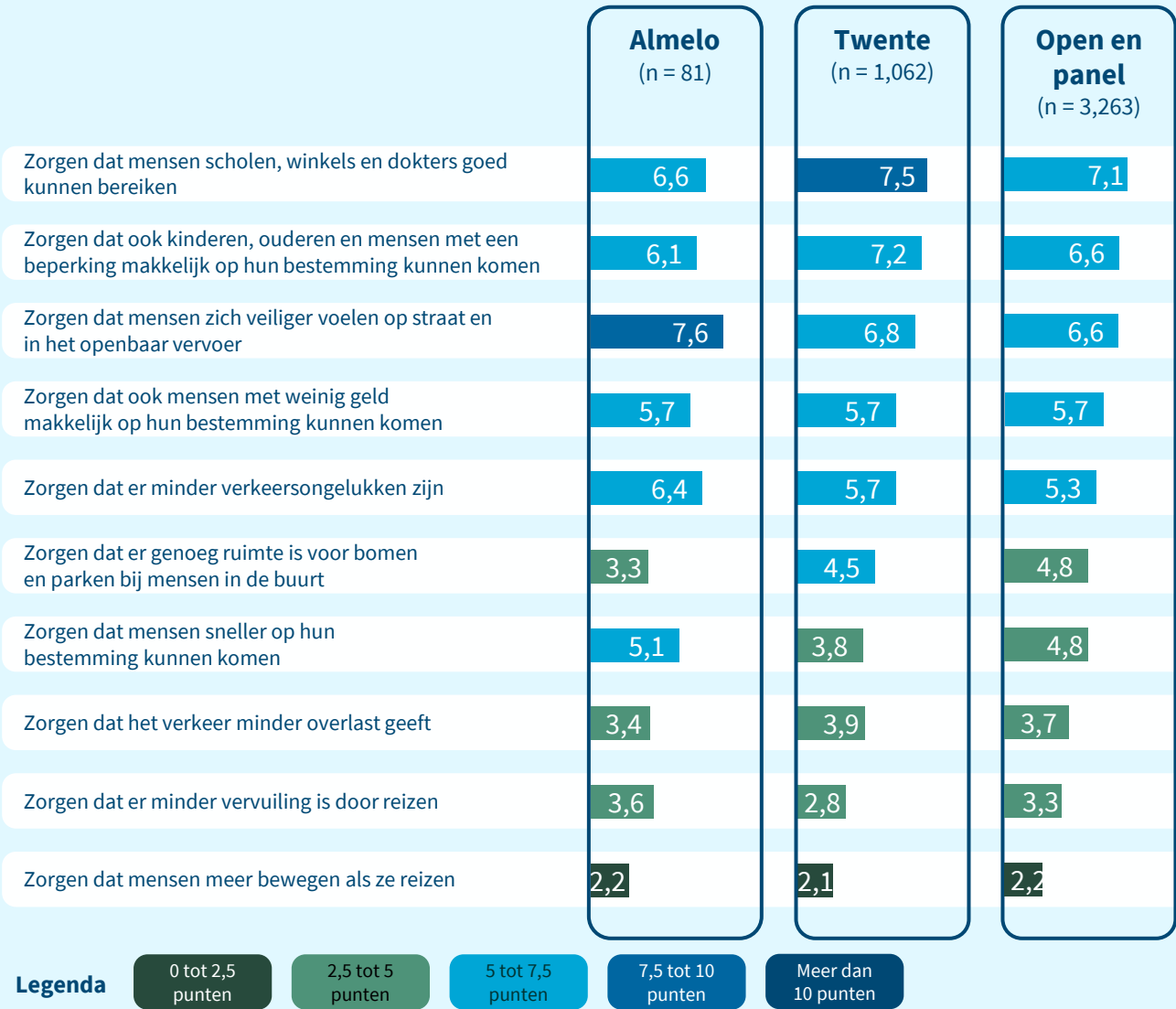


Figuur 8.21. Prioritering doelen – vaak gebruikte modaliteit



Bijlage 3. Resultaten per gemeente

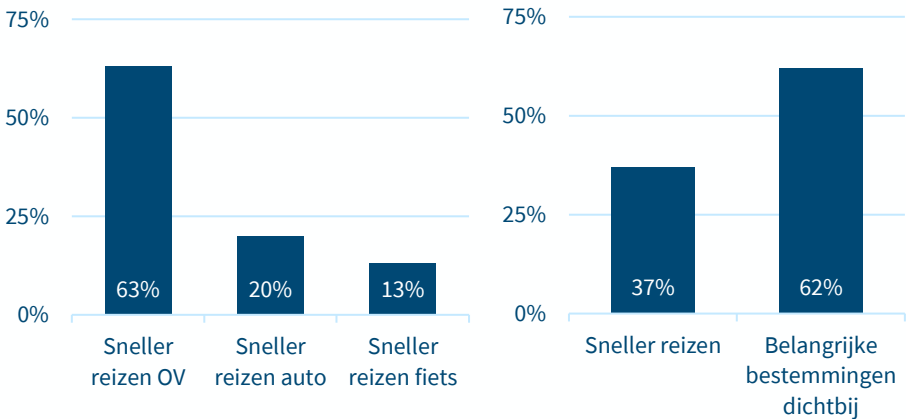
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Almelo, regio Twente en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Almelo* (n = 81)

Gender	Panel raadpleging** (n = 62)	Open raadpleging** (n = 19)
Vrouw	51,6%	31,6%
Man	48,4%	57,9%
Leeftijd		
Jonger dan 35	29,0%	63,2%
35 tot 65 jaar	62,9%	31,6%
65 jaar of ouder	8,1%	5,3%
Opleiding**		
Praktisch	14,5%	5,3%
Middelbaar	54,8%	31,6%
Theoretisch	29,0%	63,2%

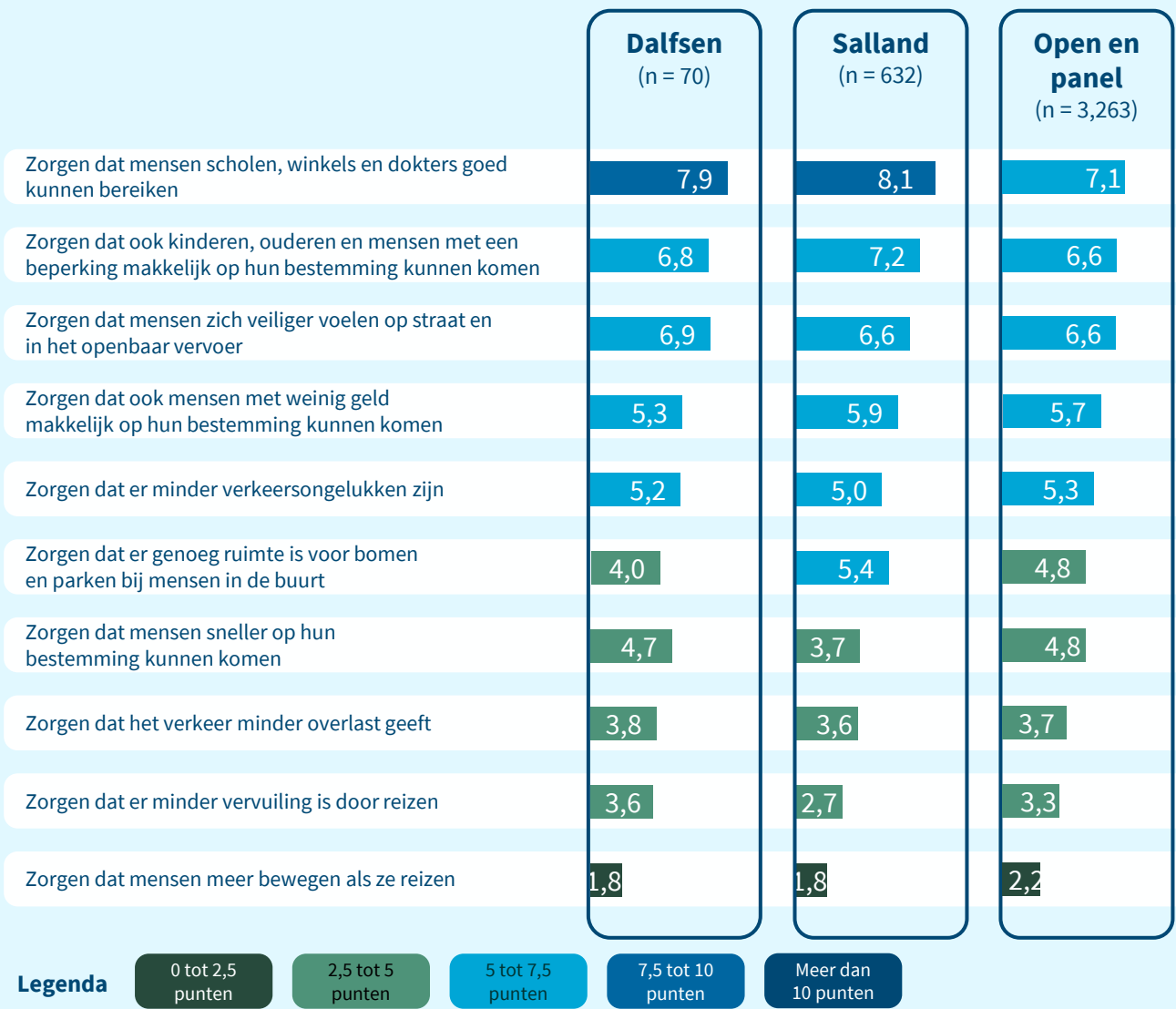
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
 ** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



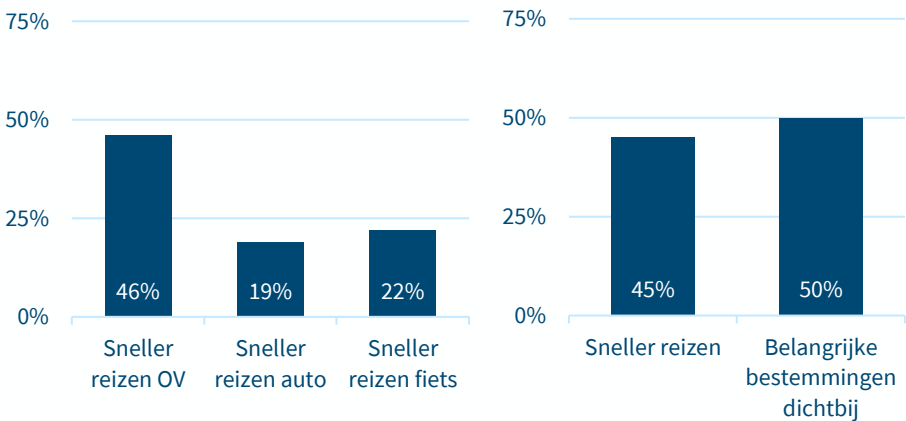
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Dalfsen, regio Salland en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Dalfsen* (n = 70)

	Panel raadpleging** (n = 27)	Open raadpleging** (n = 43)
Gender		
Vrouw	70,4%	44,2%
Man	29,6%	51,2%
Leeftijd		
Jonger dan 35	59,3%	23,3%
35 tot 65 jaar	29,6%	51,2%
65 jaar of ouder	11,1%	25,6%
Opleiding**		
Praktisch	11,1%	9,3%
Middelbaar	40,7%	25,6%
Theoretisch	48,2%	62,8%

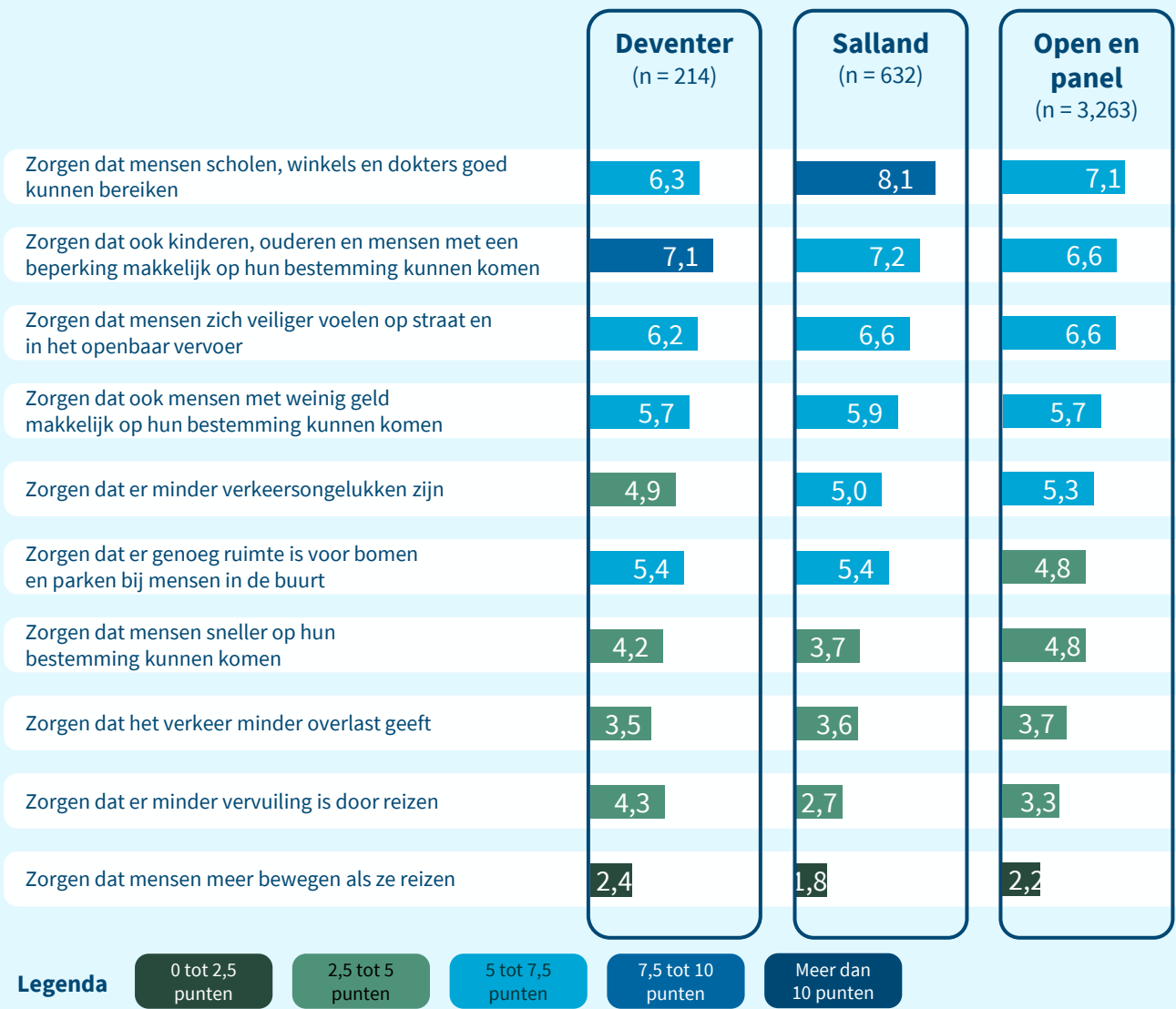
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



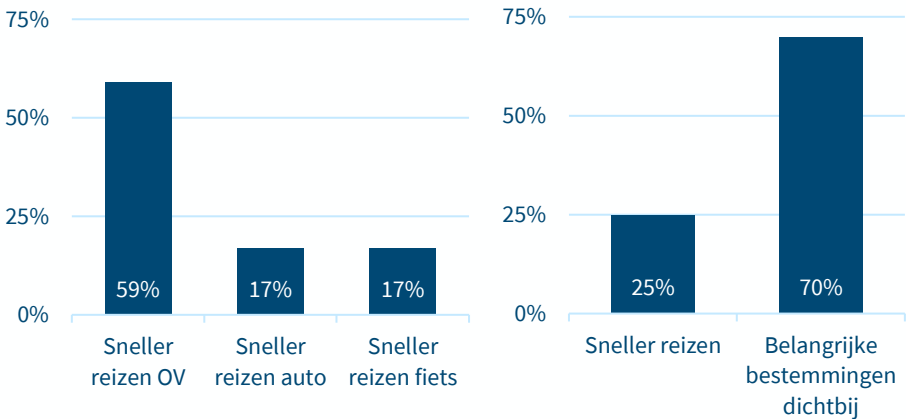
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Deventer, regio Salland en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Deventer* (n = 214)

Gender	Panel raadpleging** (n = 89)	Open raadpleging** (n = 125)
Vrouw	58,4%	50,4%
Man	41,6%	45,6%
Leeftijd		
Jonger dan 35	48,3%	24,0%
35 tot 65 jaar	34,8%	55,2%
65 jaar of ouder	16,9%	20,8%
Opleiding**		
Praktisch	7,9%	7,2%
Middelbaar	46,1%	24,8%
Theoretisch	44,9%	64,8%

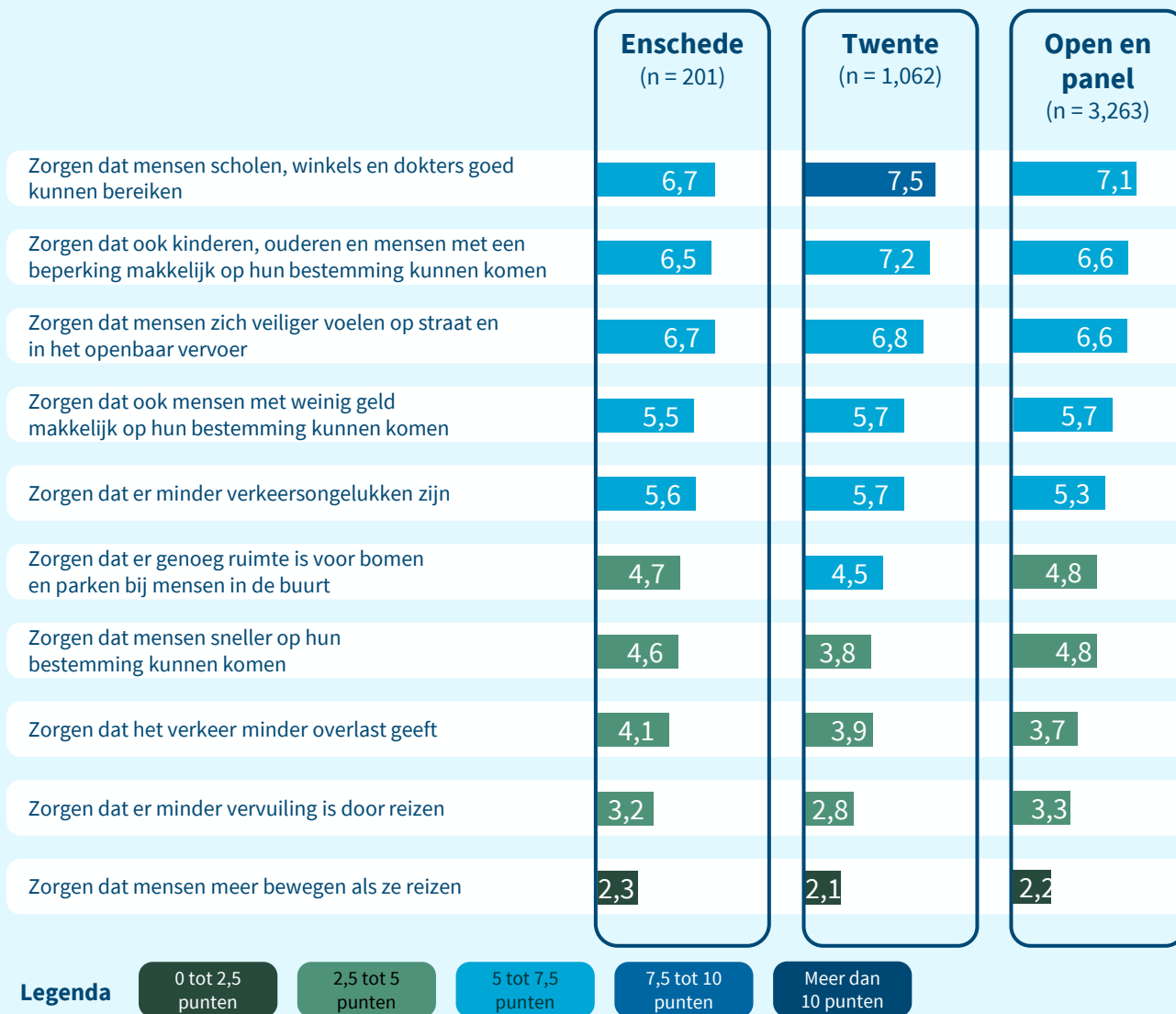
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



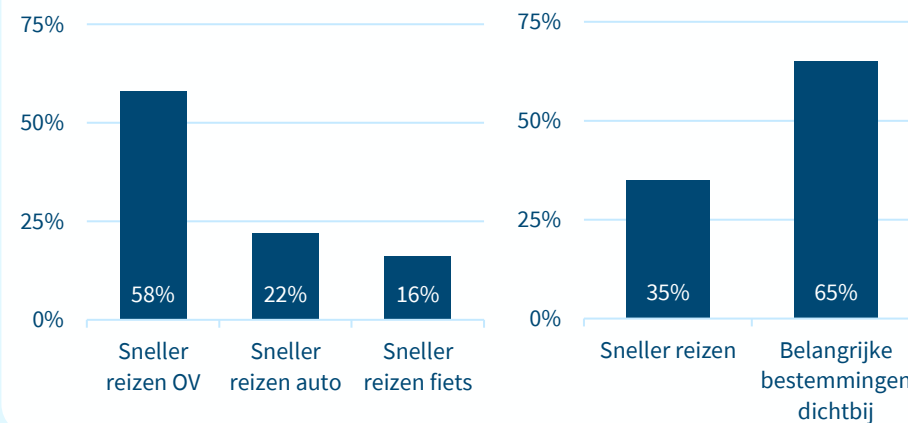
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Enschede, regio Twente en totaal (open en panel)



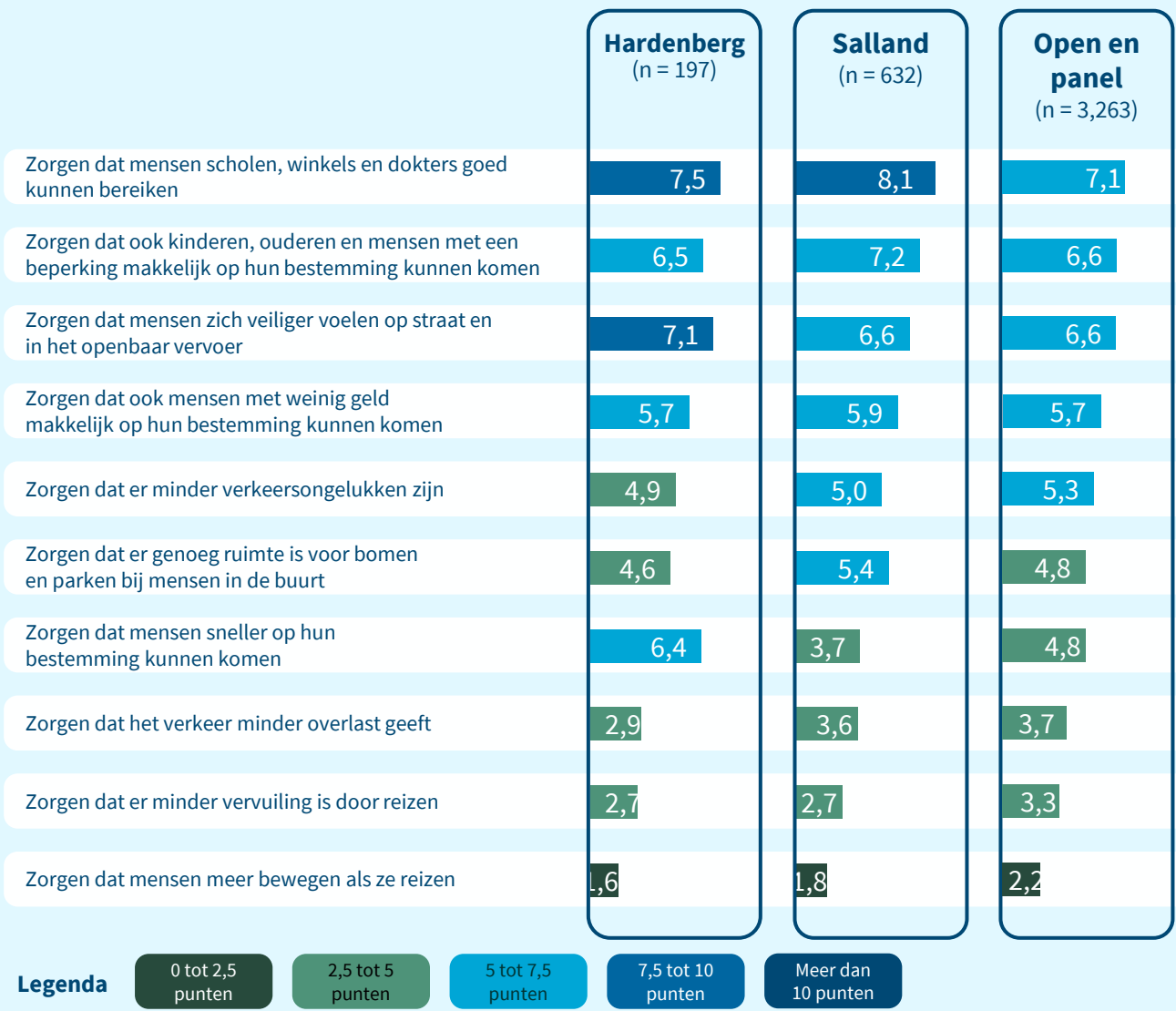
Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Enschede* (n = 201)

Gender	Panel raadpleging** (n = 163)	Open raadpleging** (n = 38)
Vrouw	58,3%	29,0%
Man	41,7%	65,8%
Leeftijd		
Jonger dan 35	43,6%	36,8%
35 tot 65 jaar	42,9%	50,0%
65 jaar of ouder	13,5%	13,2%
Opleiding**		
Praktisch	14,1%	5,3%
Middelbaar	44,2%	18,4%
Theoretisch	41,1%	73,7%

Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



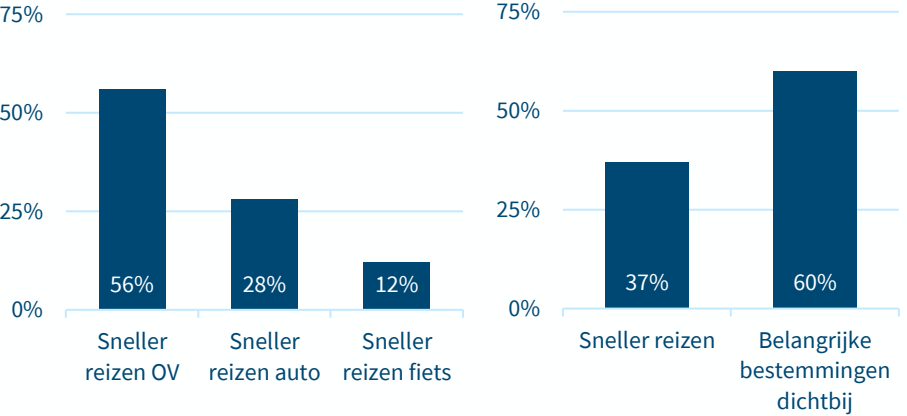
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Hardenberg, regio Salland en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Hardenberg* (n = 197)

Gender	Panel raadpleging** (n = 49)	Open raadpleging** (n = 148)
Vrouw	49,0%	51,4%
Man	51,0%	48,7%
Leeftijd		
Jonger dan 35	38,8%	29,7%
35 tot 65 jaar	46,9%	49,3%
65 jaar of ouder	14,3%	21,0%
Opleiding**		
Praktisch	10,2%	6,1%
Middelbaar	40,8%	45,3%
Theoretisch	49,0%	45,3%

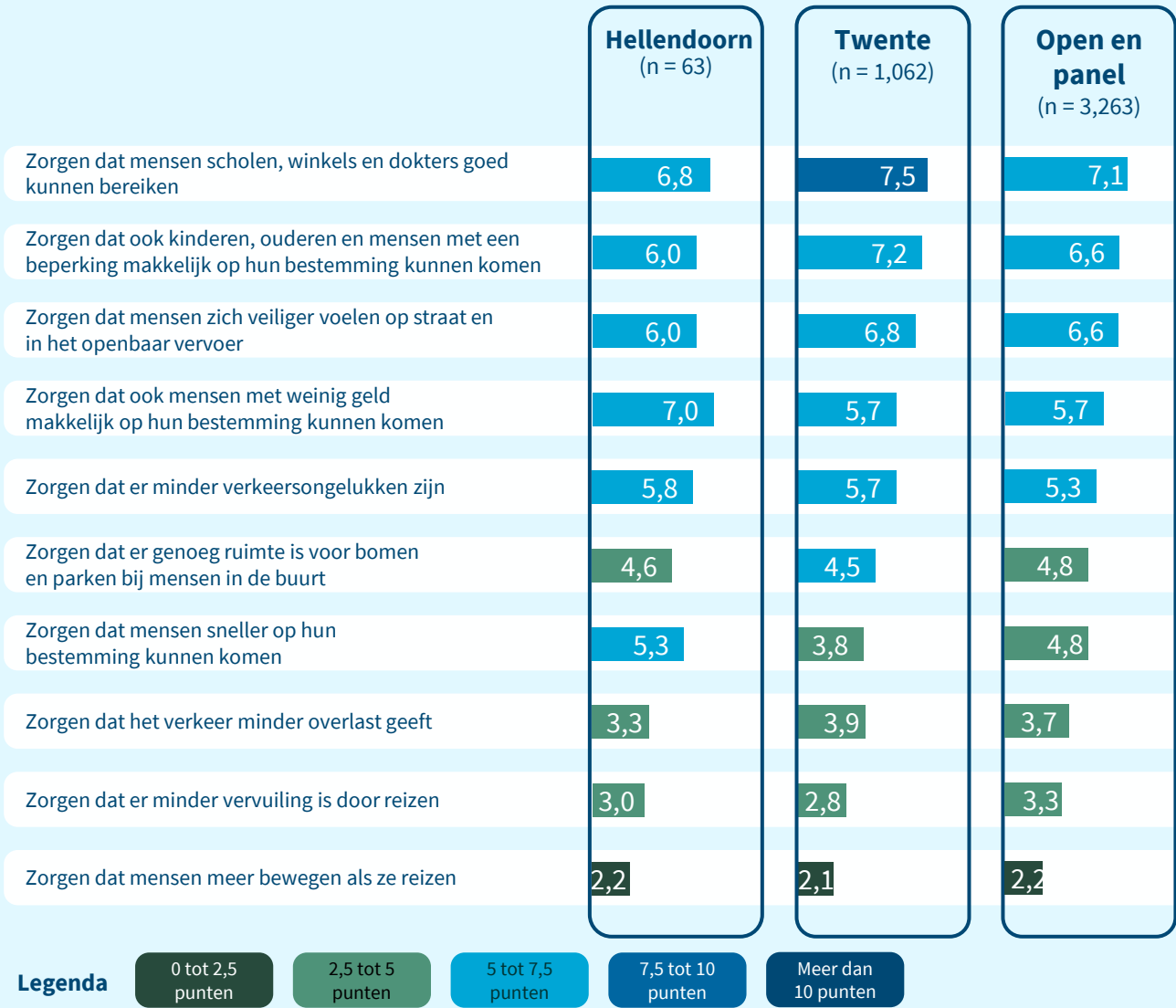
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



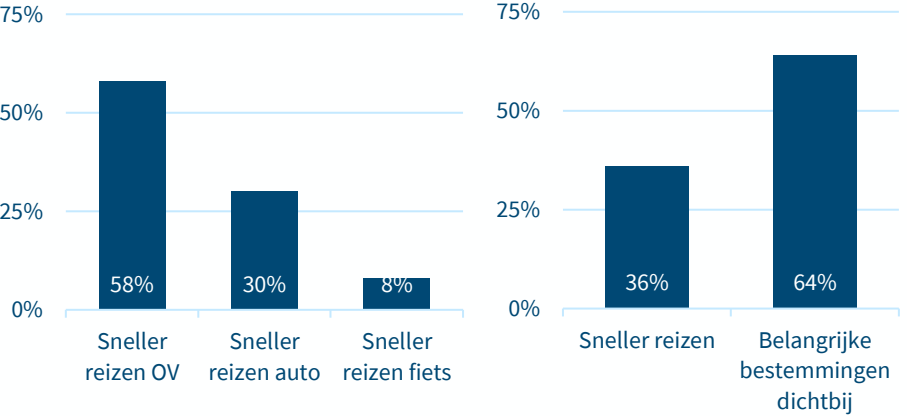
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Hellendoorn, regio Twente en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Hellendoorn* (n = 63)

Gender	Panel raadpleging** (n = 25)	Open raadpleging** (n = 38)
Vrouw	60,0%	42,1%
Man	40,0%	55,3%
Leeftijd		
Jonger dan 35	36,0%	21,1%
35 tot 65 jaar	40,0%	55,3%
65 jaar of ouder	24,0%	23,7%
Opleiding**		
Praktisch	20,0%	0,0%
Middelbaar	52,0%	76,3%
Theoretisch	28,0%	2,6%

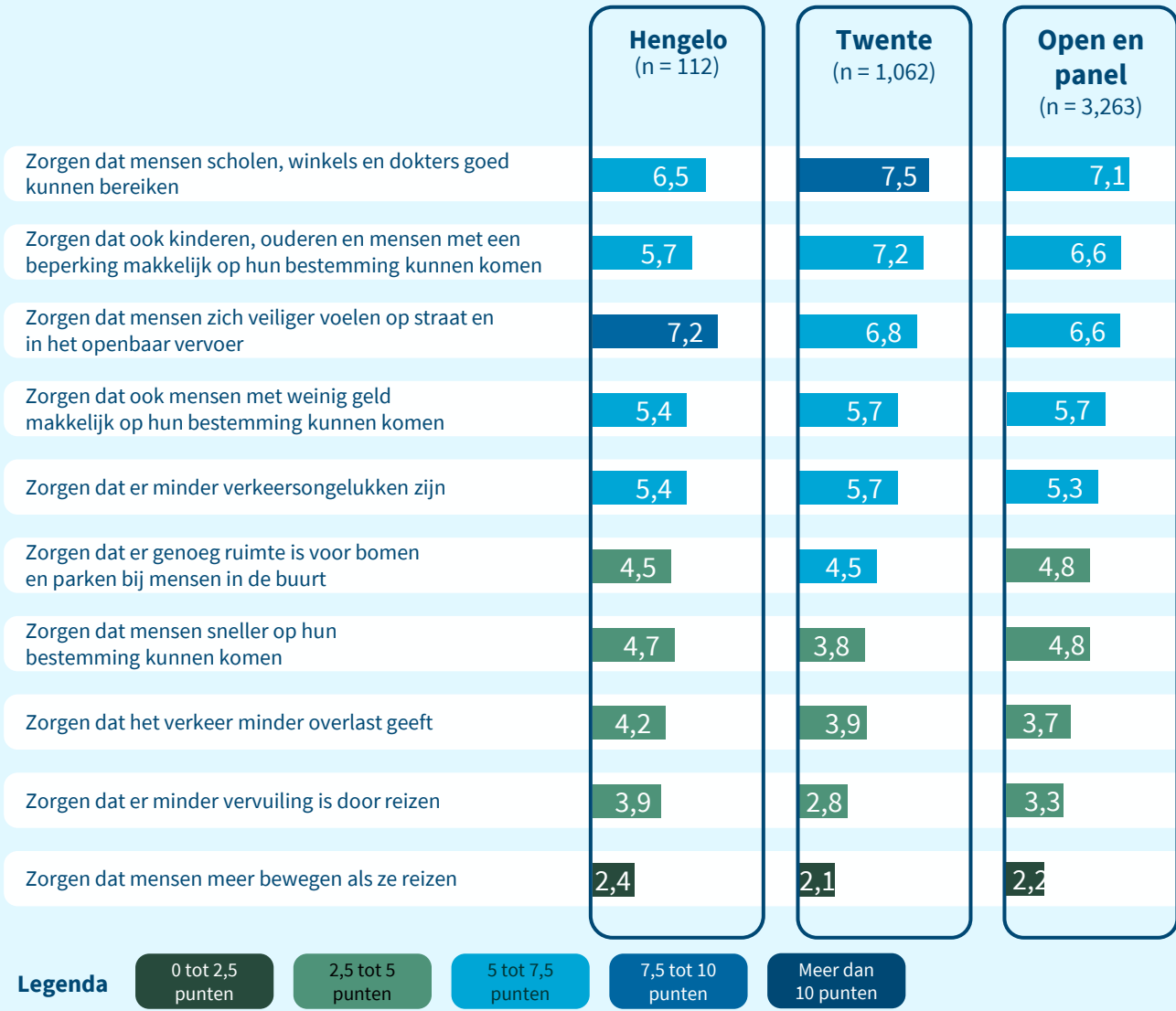
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



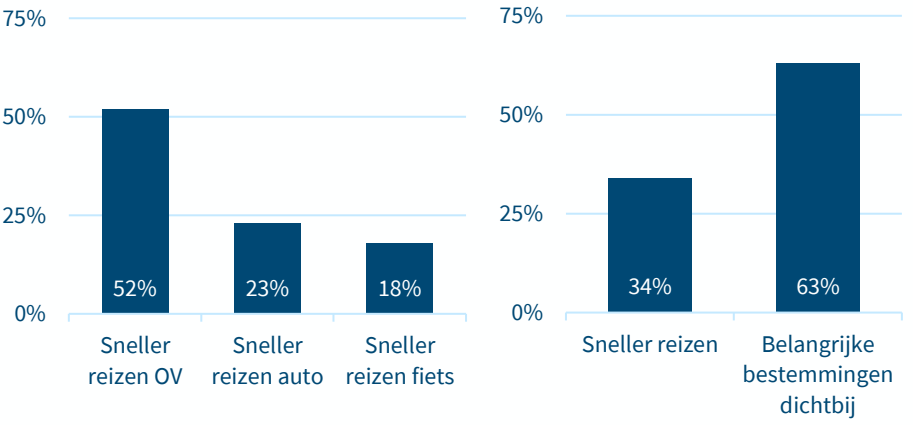
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Hengelo, regio Twente en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Hengelo* (n = 112)

	Panel raadpleging** (n = 78)	Open raadpleging** (n = 34)
Gender		
Vrouw	55,1%	38,2%
Man	44,9%	61,8%
Leeftijd		
Jonger dan 35	35,9%	20,6%
35 tot 65 jaar	50,0%	54,7%
65 jaar of ouder	14,1%	14,7%
Opleiding**		
Praktisch	19,2%	2,9%
Middelbaar	38,5%	26,5%
Theoretisch	42,3%	70,6%

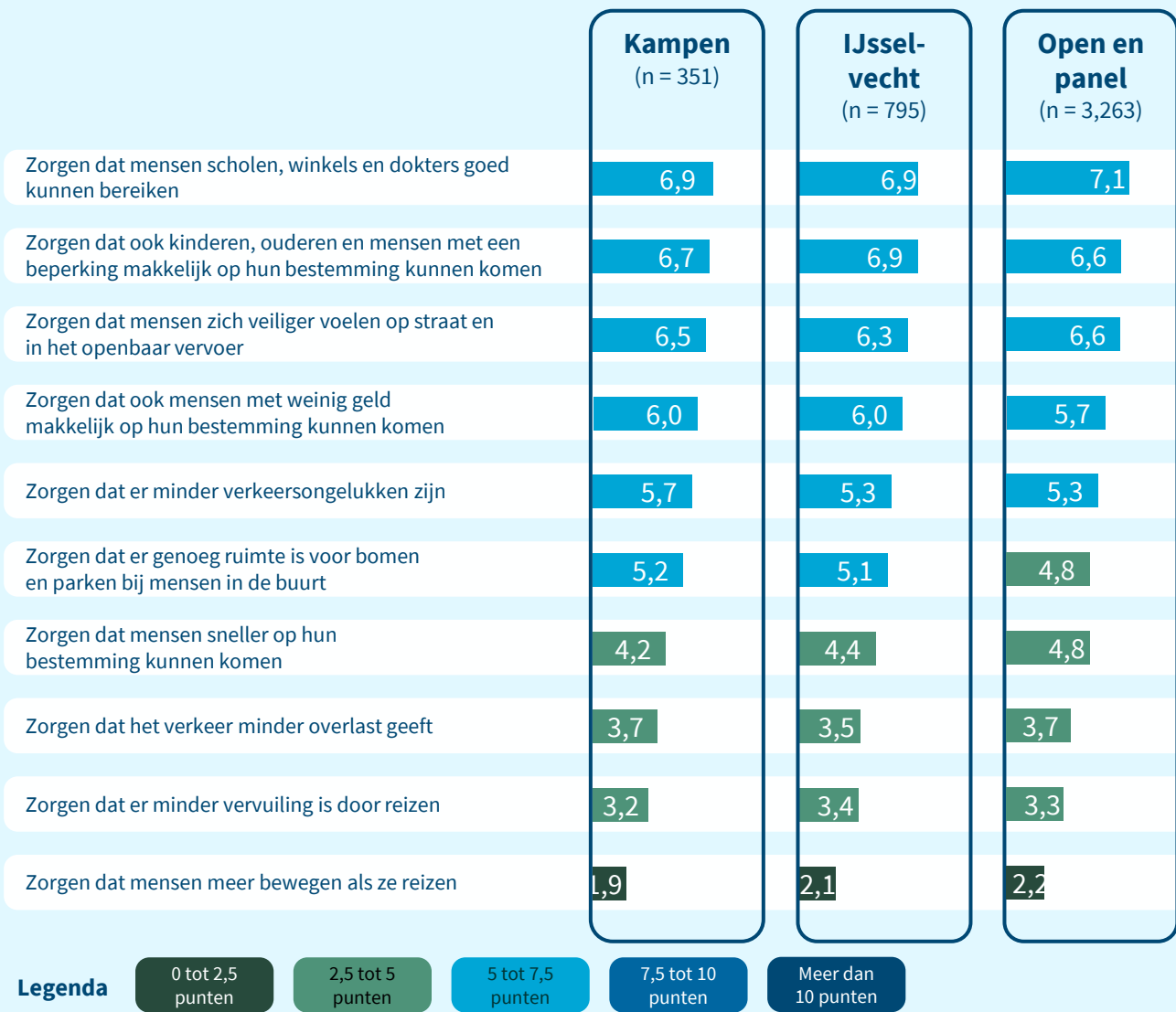
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



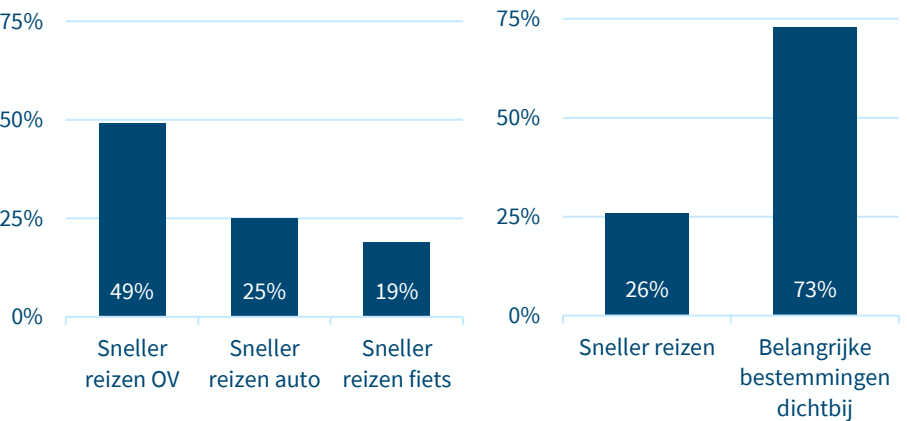
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Kampen, regio IJssel-vecht en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Kampen* (n = 351)

Gender	Panel raadpleging** (n = 40)	Open raadpleging** (n = 311)
Vrouw	42,5%	41,8%
Man	57,5%	57,2%
Leeftijd		
Jonger dan 35	40,0%	8,4%
35 tot 65 jaar	45,0%	50,8%
65 jaar of ouder	15,0%	40,2%
Opleiding**		
Praktisch	5,0%	13,2%
Middelbaar	62,5%	27,7%
Theoretisch	32,5%	55,6%

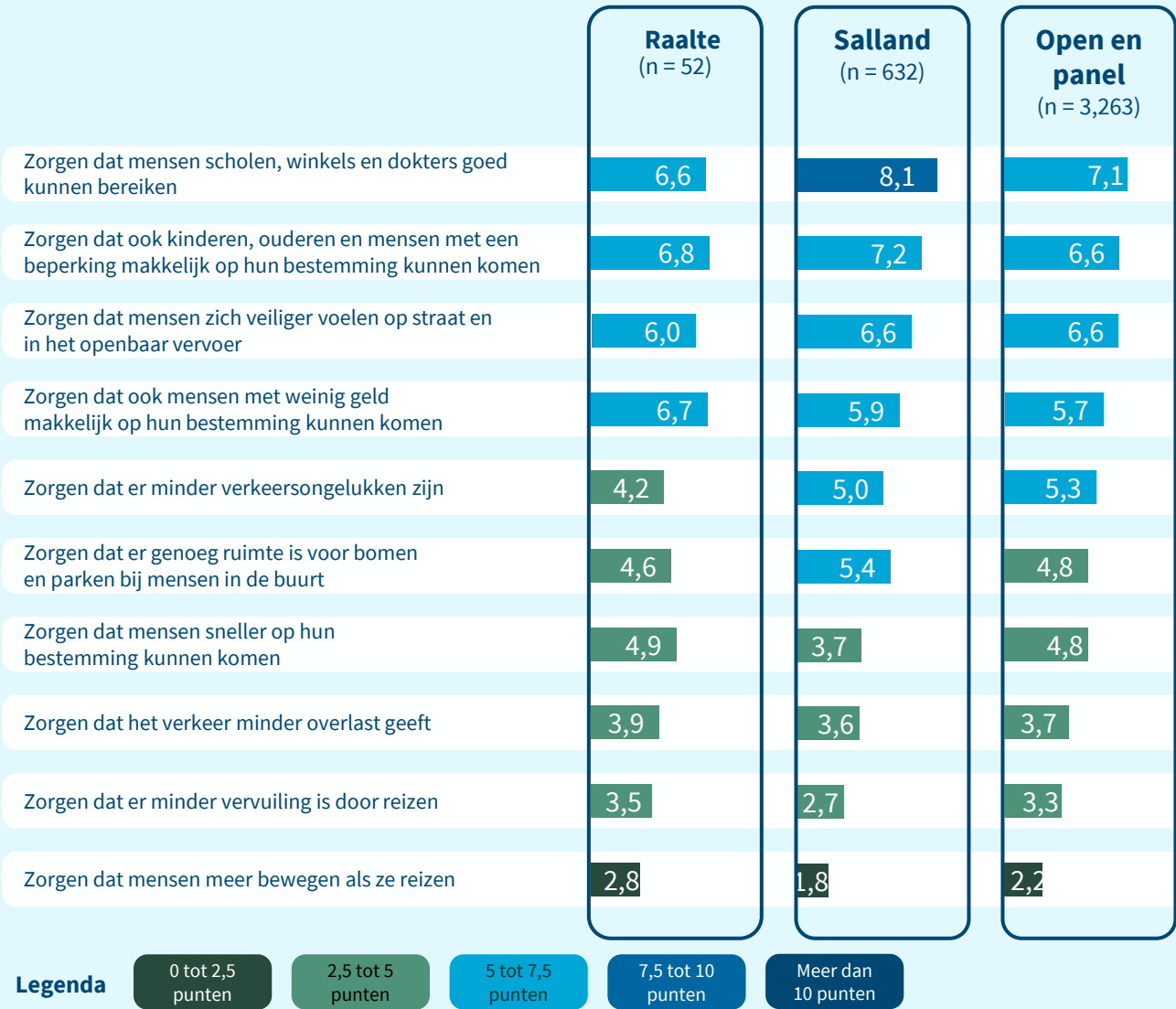
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



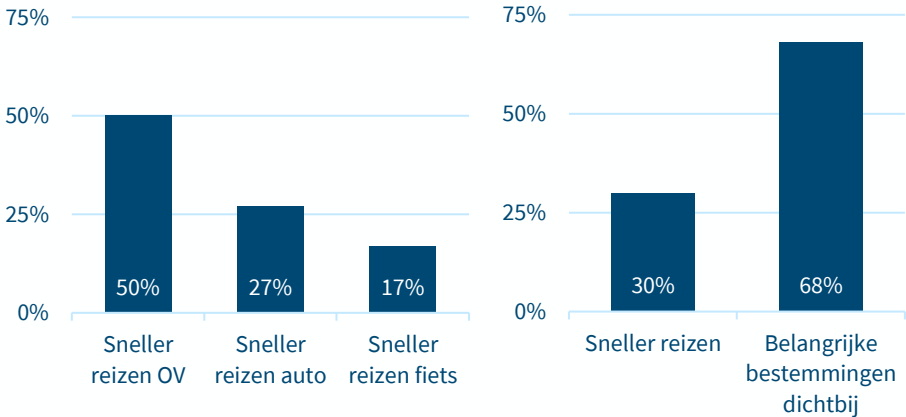
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Raalte, regio Salland en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Raalte* (n = 52)

Gender	Panel raadpleging** (n = 25)	Open raadpleging** (n = 27)
Vrouw	68,0%	48,2%
Man	32,0%	51,8%
Leeftijd		
Jonger dan 35	32,0%	22,2%
35 tot 65 jaar	56,0%	70,4%
65 jaar of ouder	12,0%	7,4%
Opleiding**		
Praktisch	4,0%	0,0%
Middelbaar	56,0%	33,3%
Theoretisch	40,0%	63,0%

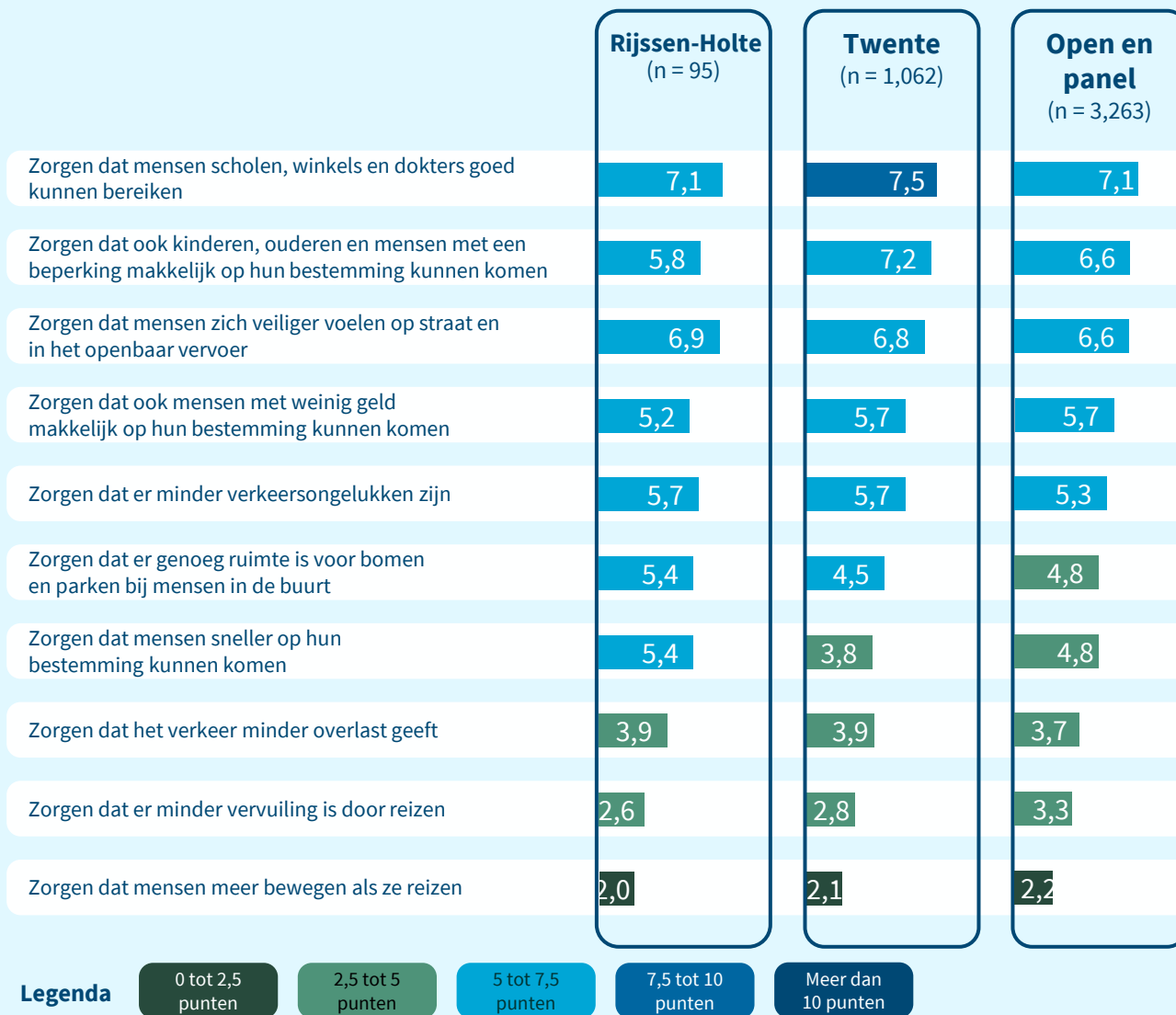
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



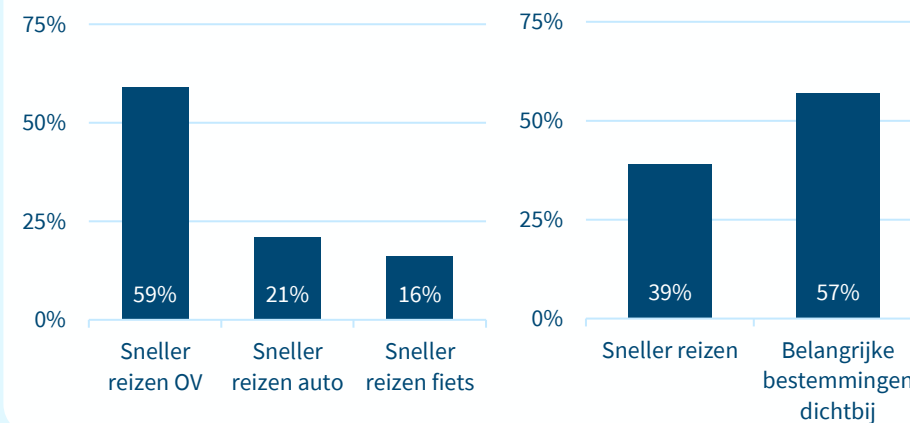
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Rijssen-Holte, regio Twente en totaal (open en panel)



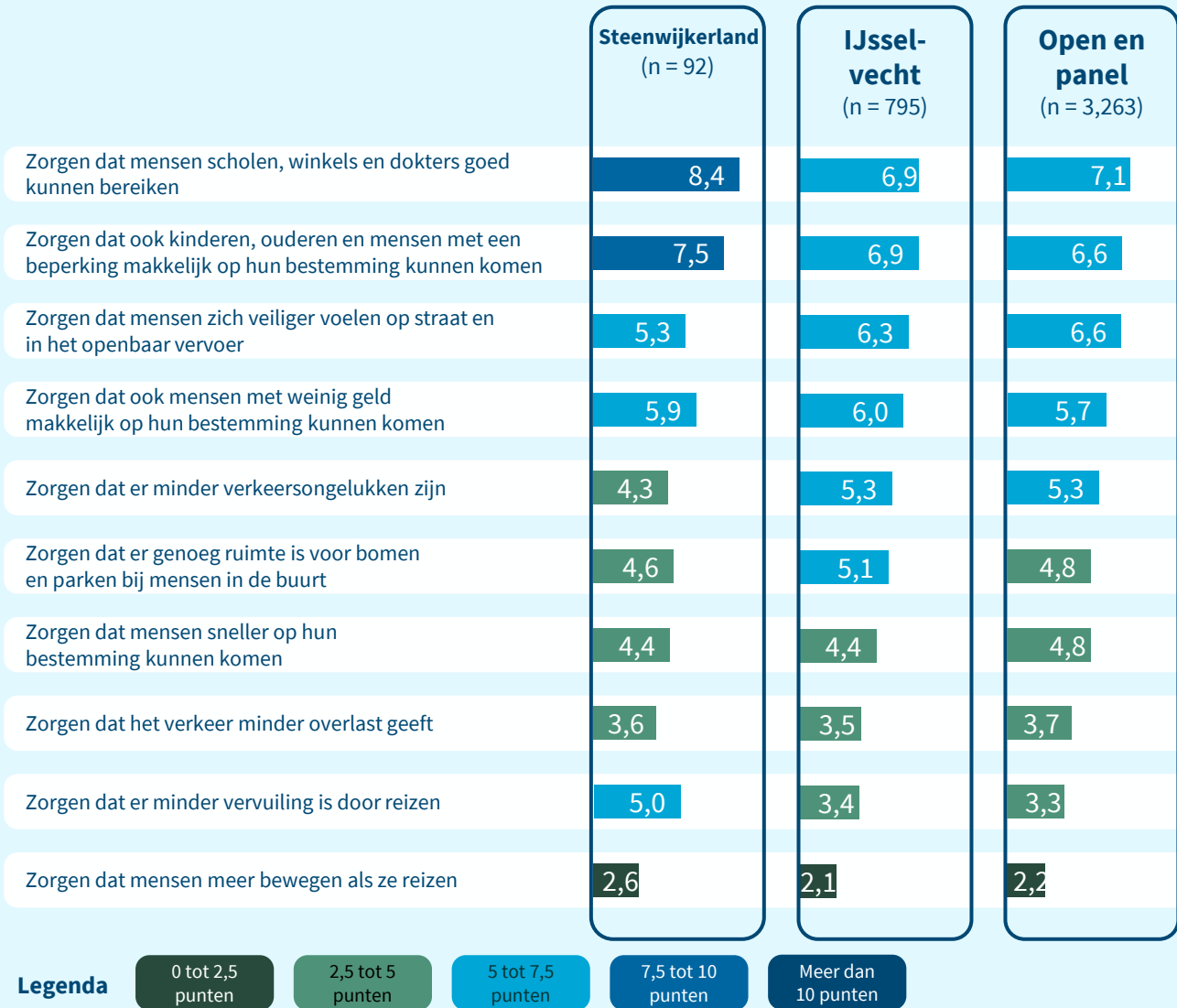
Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Rijssen-Holte* (n = 95)

Gender	Panel raadpleging** (n = 20)	Open raadpleging** (n = 75)
Vrouw	75,0%	38,7%
Man	25,0%	61,3%
Leeftijd		
Jonger dan 35	50,0%	25,3%
35 tot 65 jaar	40,0%	58,7%
65 jaar of ouder	10,0%	16,0%
Opleiding**		
Praktisch	5,0%	4,0%
Middelbaar	60,0%	29,3%
Theoretisch	35,0%	62,7%

Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



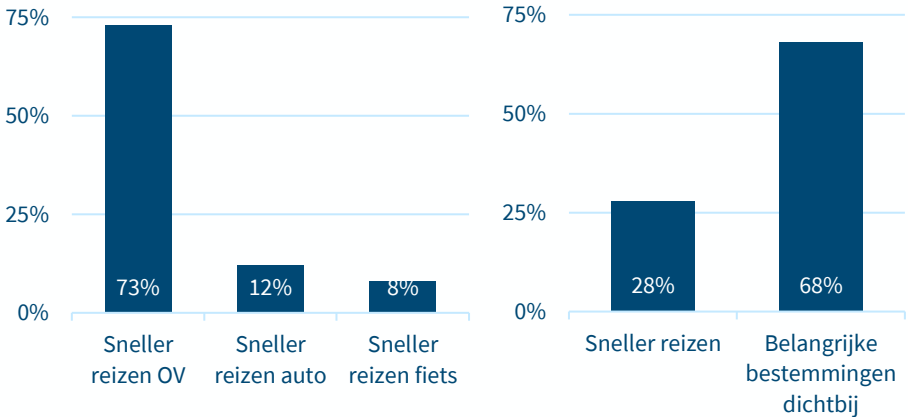
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Steenwijkerland, regio Salland en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Steenwijkerland* (n = 92)

Gender	Panel raadpleging** (n = 43)	Open raadpleging** (n = 49)
Vrouw	60,5%	49,0%
Man	39,5%	49,0%
Leeftijd		
Jonger dan 35	37,2%	16,3%
35 tot 65 jaar	44,2%	53,1%
65 jaar of ouder	18,6%	30,6%
Opleiding**		
Praktisch	20,9%	6,1%
Middelbaar	41,9%	22,5%
Theoretisch	37,2%	65,3%

Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*

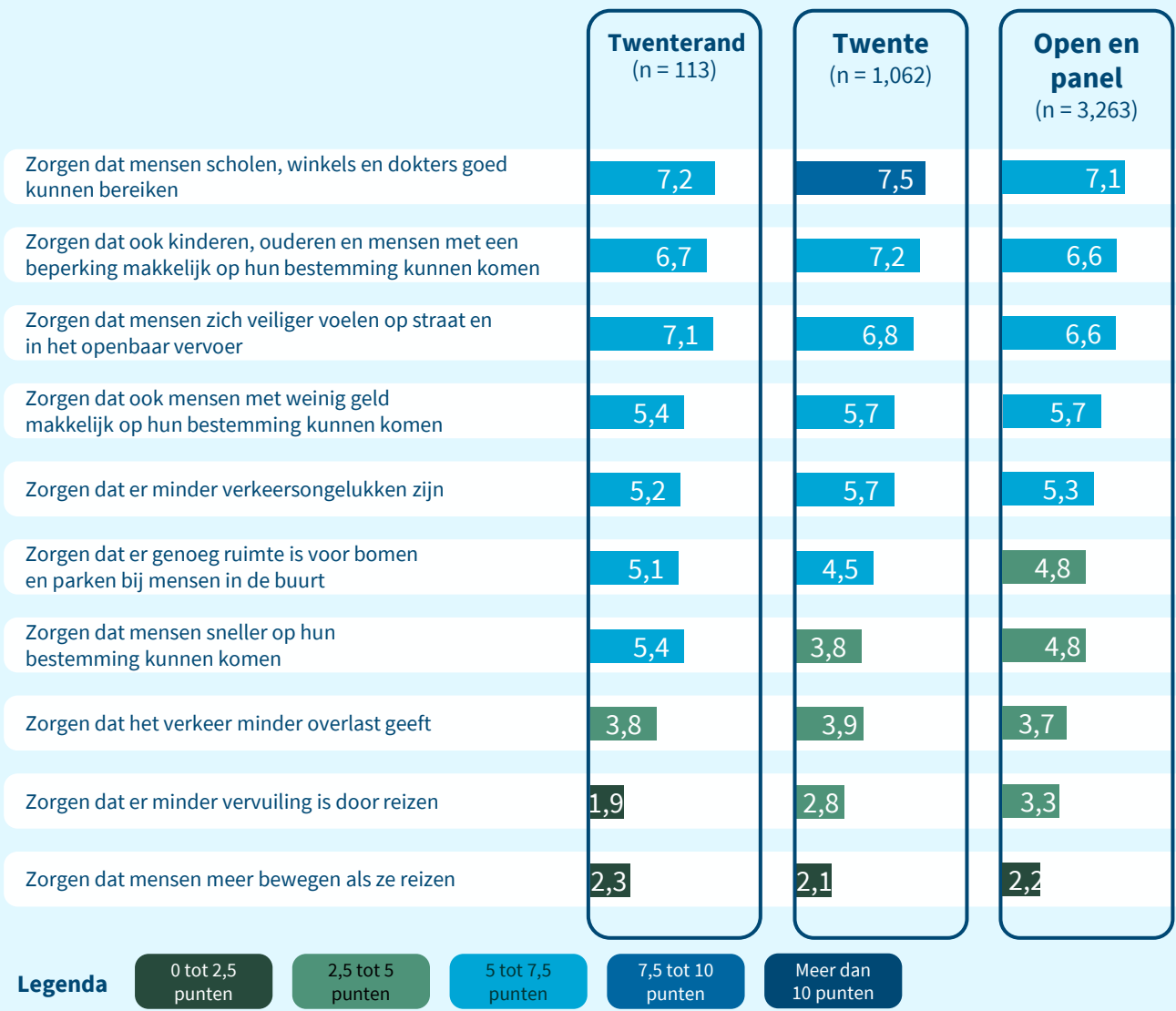


* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.

** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



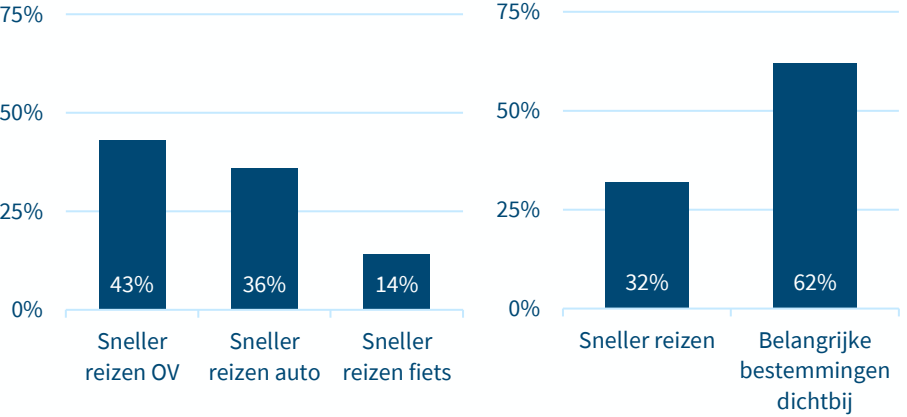
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Twenterand, regio Twente en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Twenterand* (n = 113)

Gender	Panel raadpleging** (n = 21)	Open raadpleging** (n = 92)
Vrouw	52,4%	62,0%
Man	47,6%	35,9%
Leeftijd		
Jonger dan 35	38,1%	21,7%
35 tot 65 jaar	47,6%	71,7%
65 jaar of ouder	14,3%	4,4%
Opleiding**		
Praktisch	23,8%	5,4%
Middelbaar	33,3%	48,9%
Theoretisch	42,9%	42,4%

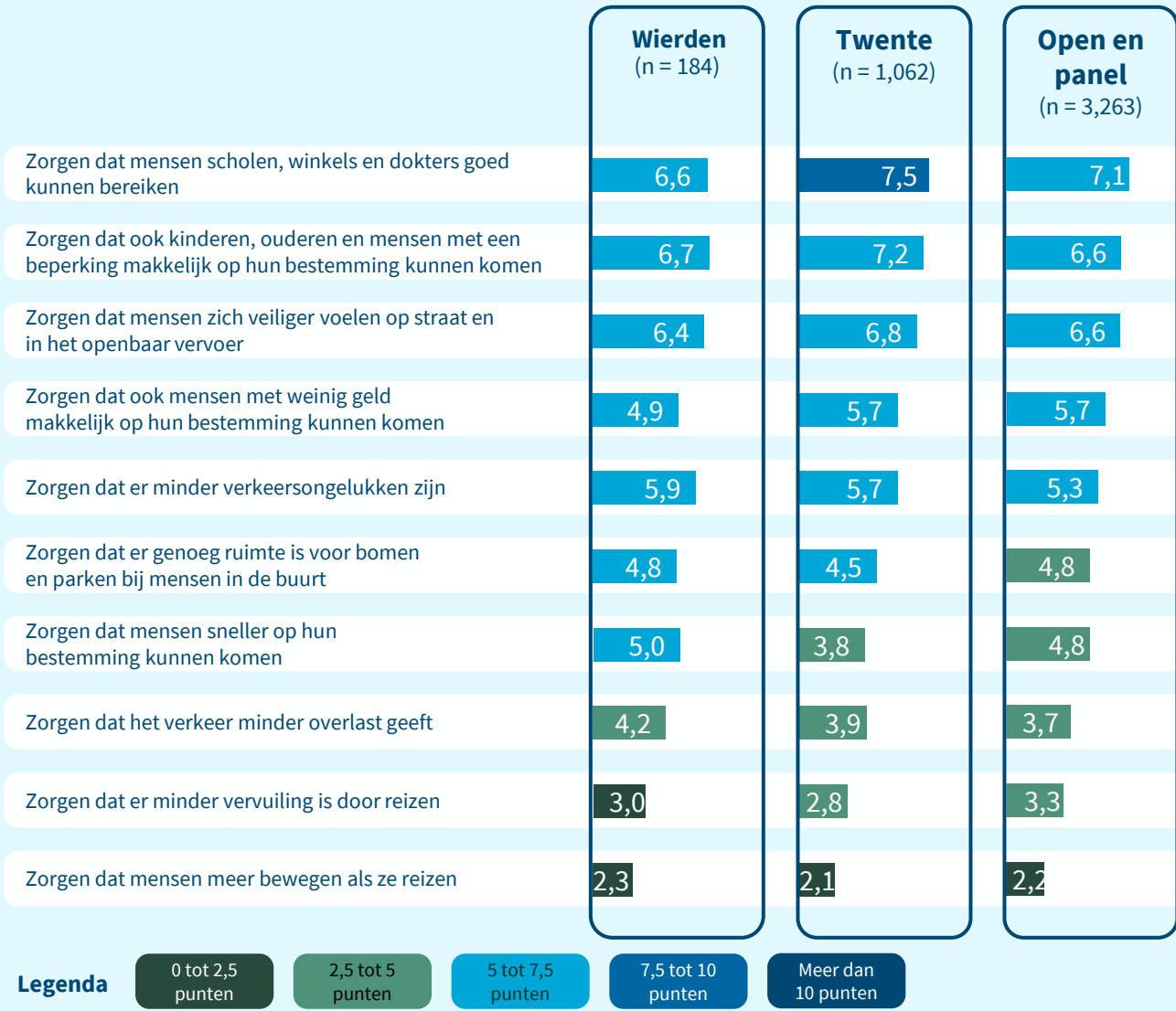
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



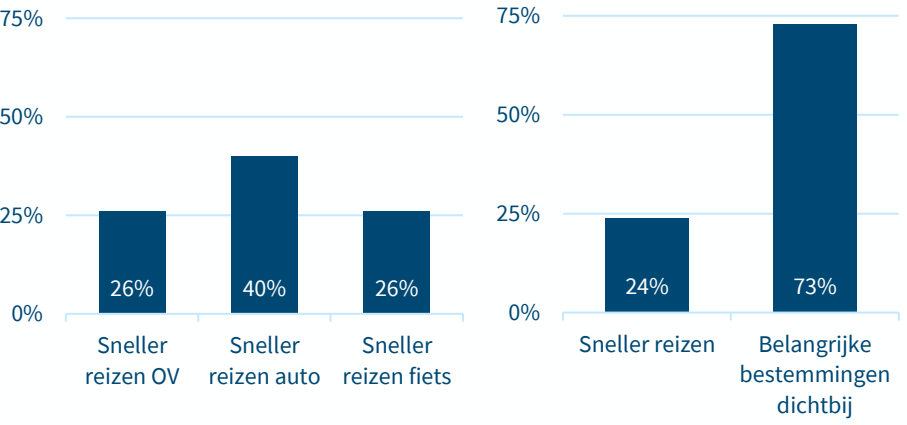
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Wierden, regio Twente en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Wierden* (n = 184)

	Panel raadpleging** (n = 15)	Open raadpleging** (n = 169)
Gender		
Vrouw	53,3%	37,3%
Man	46,7%	62,7%
Leeftijd		
Jonger dan 35	26,7%	11,8%
35 tot 65 jaar	33,3%	45,6%
65 jaar of ouder	40,0%	42,6%
Opleiding**		
Praktisch	6,7%	8,9%
Middelbaar	46,7%	32,3%
Theoretisch	46,7%	56,2%

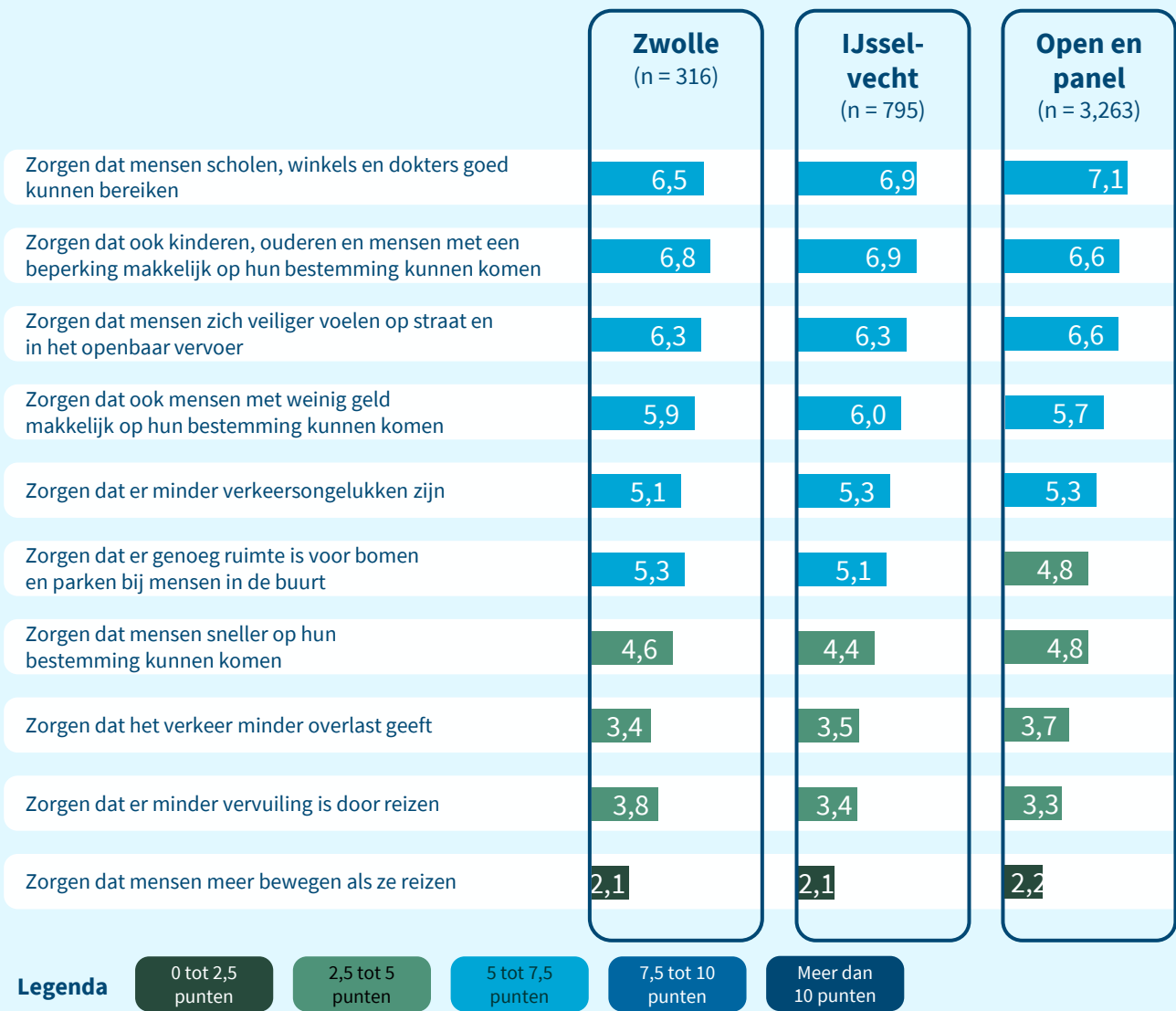
Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.



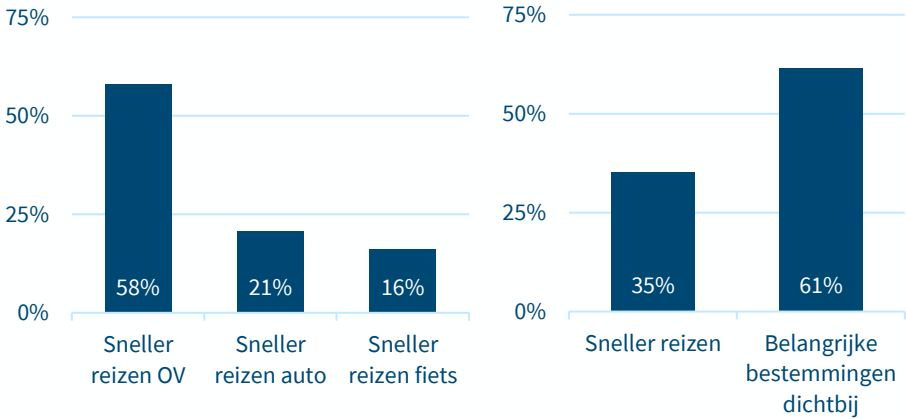
Figuur 1. Prioritering doelen – gemeente Zwolle, regio IJssel-vecht en totaal (open en panel)



Figuur 2. Samenstelling van de respondenten uit Zwolle* (n = 316)

Gender	Panel raadpleging** (n = 167)	Open raadpleging** (n = 149)
Vrouw	62,3%	47,7%
Man	37,1%	51,7%
Leeftijd		
Jonger dan 35	34,1%	30,2%
35 tot 65 jaar	53,9%	60,4%
65 jaar of ouder	12,0%	8,7%
Opleiding**		
Praktisch	10,8%	4,7%
Middelbaar	39,5%	29,2%
Theoretisch	49,1%	65,8%

Figuur 3. Waarvoor moet de overheid volgens u het meeste haar best doen?*



* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door afronding, deelnemers die een vraag over hebben geslagen, of kozen voor 'Anders / Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.
** Bron: CBS (2024). Opleiding als aandeel van de inwoners tussen 15-75 jaar oud.

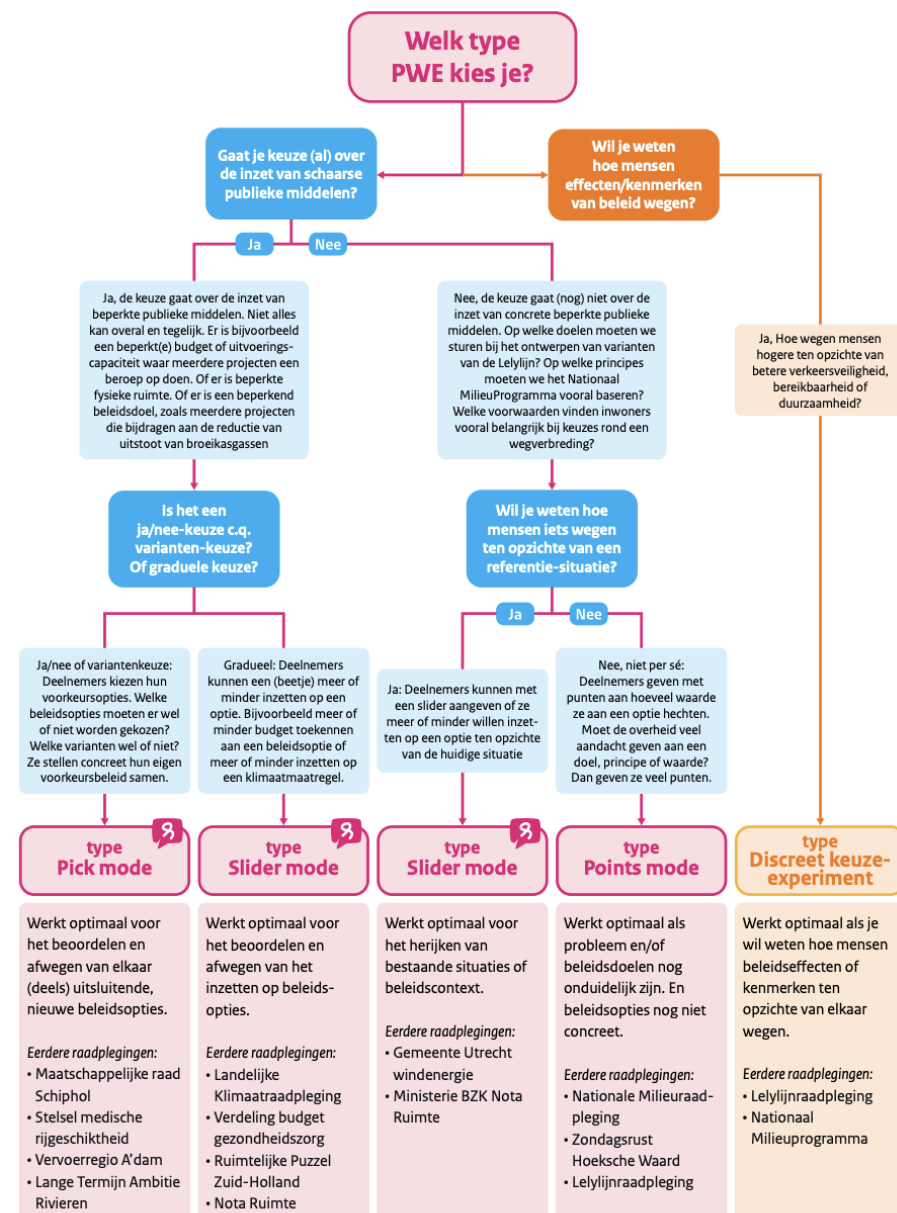


Bijlage 4. Ontwerpkeuzes van de raadpleging

1 Ontwerpsessie #1

Type PWE bepalen

- Samen met beleidsmedewerkers van de provincie is het type PWE vastgesteld. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van de provincie beslaat allerlei vraagstukken. De provincie moet doelen prioriteren, strategische beleidskeuzes maken én beleidsvarianten overwegen. Voor al deze vragen zijn verschillende typen PWE meer of minder geschikt (zie figuur).
- Uiteindelijk is besloten een 'points mode' PWE te ontwikkelen waarin inwoners de doelen van het RMP afwegen. In het RMP moeten namelijk afwegingen gemaakt worden die invloed hebben op de verschillende doelen uit de omgevingsvisie (bv. klimaat, leefomgeving, veiligheid, bereikbaarheid en nabijheid). Deze keuzes kunnen gevolgen hebben voor inwoners, dus wil de provincie inwoners hierbij betrekken. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is er weliswaar geparticipeerd, maar er zijn toen geen *afwegingen* tussen verschillende doelen gemaakt.
- Een andere motivatie om een 'points mode' PWE te ontwikkelen is dat de beleidsdoelen en -opties voor het RMP nog onduidelijk zijn. Maar inwoners kunnen in deze fase al wel meedenken over welke doelen zij meer of minder belangrijk vinden, om welke redenen – en welke kansen of zorgen zij zien.



📌 Geschikt om maatschappelijke waarde te berekenen

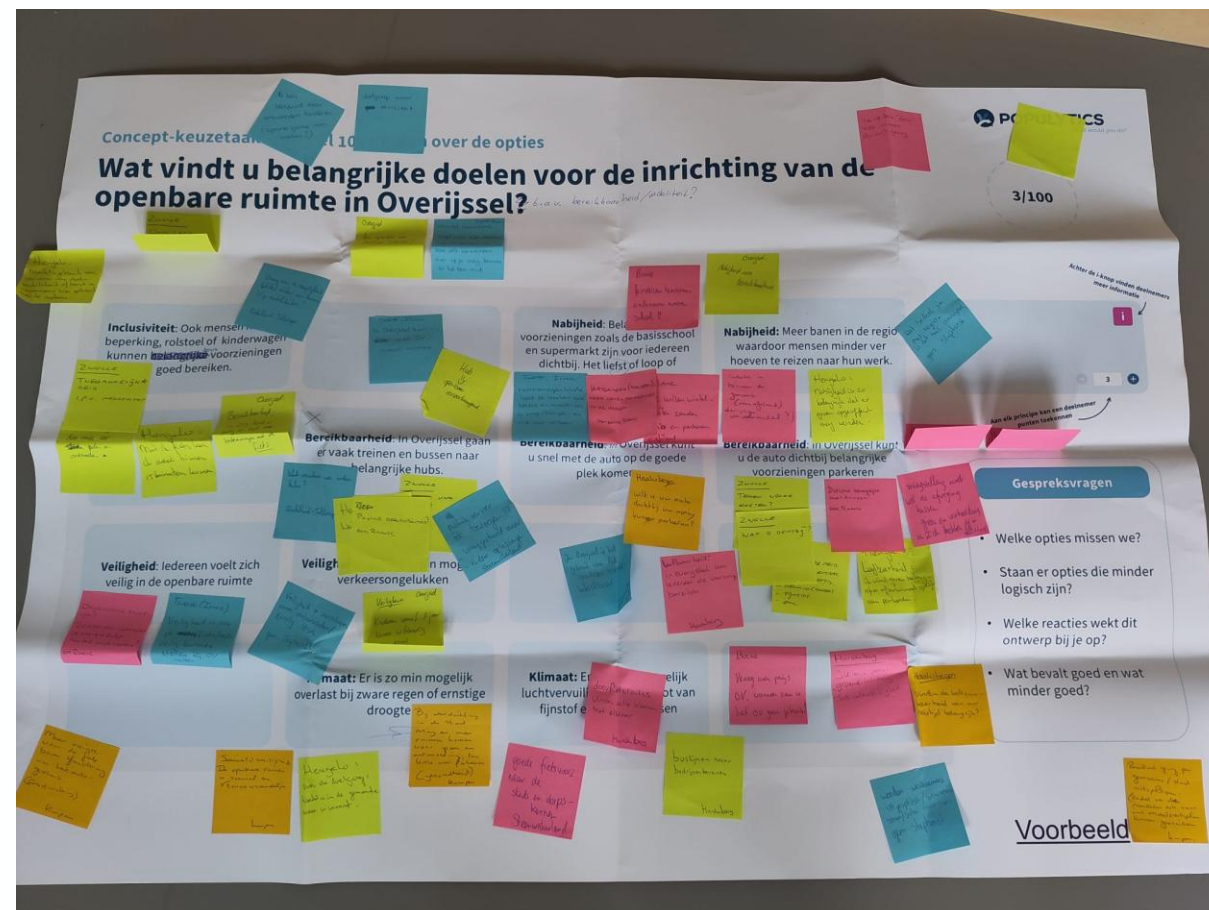


1 Ontwerpsessie #2

De PWE ontwerpen

Op **7 oktober** legden we een concept versie van de PWE voor aan mobiliteitsmedewerkers van de gemeenten uit de provincie Overijssel. De concept-vraagstelling was volgens de deelnemers aan deze sessie te veel gefocust op de inrichting van de openbare ruimte. Dit zou verkeerde verwachtingen kunnen opwekken, omdat het RMP voornamelijk over mobiliteit gaat. Daarom is de definitieve vraagstelling meer toegespitst op het thema bereikbaarheid en mobiliteit. Vervolgens zijn 10 doelen geïdentificeerd waar het RMP aan kan bijdragen. De PWE deelnemers zagen alleen de uitleg van de doelen tussen aanhalingstekens

- Verkeersoverlast: “Zorgen dat het verkeer minder overlast geeft”
- Betaalbaarheid: “Zorgen dat ook mensen met weinig geld makkelijk op hun bestemming kunnen komen”
- Verkeersveiligheid: “Zorgen dat er minder verkeersongelukken zijn”
- Actief reizen: “Zorgen dat mensen meer bewegen als ze reizen”
- Vervuiling: “Zorgen dat er minder vervuiling is door reizen”
- Belangrijke voorzieningen: “Zorgen dat mensen scholen, winkels en dokters goed kunnen bereiken”
- Snelheid: “Zorgen dat mensen sneller op hun bestemming kunnen komen”
- Sociale veiligheid: “Zorgen dat mensen zich veiliger voelen op straat en in het openbaar vervoer”
- Inclusiviteit: “Zorgen dat ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking makkelijk op hun bestemming kunnen komen”
- Ruimtelijke kwaliteit: “Zorgen dat er genoeg ruimte is voor bomen en parken bij mensen in de buurt”





populytics.nl