Onderzoek naar de mobliteitsvisie 2040 onder stakeholders en inwoners van de gemeente Hilversum

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

Kenmerk: 2020.294.4988

Hilversum Mediastad

NEWCOM RESEARCH & CONSULTANCY

Colofon

Uitgevoerd door

Newcom Research & Consultancy B.V.

Vestiging Enschede
Hengelosestraat221
7521 AC Enschede

Vestiging Amsterdam
Herengracht 564
1017 CH Amsterdam

T 088 - 770 46 00

E
service@newcom.nl

W
www.newcom.nl

Onderzoekers

drs. Jasper Lohuis
drs. Niels Couvreur

Enschede, 3-11-2020

Newcom Research & Consultancy B.V.

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

Inhoudsopgave

1. Achtergrond 4

1.1 Aanleiding & doelstelling onderzoek 5
1.2 Onderzoeksvragen 5
1.3 Onderzoeksaanpak 6
1.4 Verrijking resultaten 6
1.5 Uitsplitsingen in de rapportage 7
1.6 Leeswijzer 8

2. Toekomstvisie 2040 Hilversum 9

2.1 Vier mobiliteitstrends 10

3. Vervoer/mobiliteit: gebruik en interesses 18

3.1 Gebruiksintentie deelmobiliteit 20
3.2 Locatie deelvervoer 23
3.3 Gebruiksfrequentie deelmobiliteit 29
3.4 Gebruiksintentie deelvervoer: 34
3.5 Gebruiksintensiteit deelvervoer: service vervoer delen naar werk 39
3.6 Houding ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit 44
3.7 Houding ten aanzien van woonvorm zonder parkeervergunning en met verplicht afnemen van deelmobiliteit 48

4. Hoofdlijnen 52

4.1 Hoofdlijnen 53

5. Bijlage 55

5.1 Respondentenoverzicht 56
5.2 Overzicht BSR kleuren naar wijk 57
5.3 Volledige omschrijving mobiliteitstrends 58
5.4 Huidig reisgedrag en reismotieven 60

1. Achtergrond

1.1 Aanleiding & doelstelling onderzoek

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

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

De belangrijkste doelstelling is dan ook als volgt geformuleerd:

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

1.2 Onderzoeksvragen

De onderliggende onderzoeksvragen zijn als volgt gefoumuleerd:

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

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

1.3 Onderzoeksaanpak

Online enquête

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

Respons and representativiteit

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

1.4 Verrijking resultaten

BSR Model

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

Overzicht van de belangrijkste kenmerken per kleurgroep

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

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

1.5 Uitsplitsingen in de rapportage

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

1. **Woon-werk segmenten:**

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

2. **Leeftijdsgroepen**

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

3. **BSR kleurgroepen:**

- Rood
- Geel
- Blauw
- Groen

4. **Wijken in Hilversum:**

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

1.6 Leeswijzer rapportage

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

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

Hoofdstuk vier bevat de hoofdlijnen van het gehele onderzoek.

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

2. Toekomstvisie 2040

2.1 Vier mobiliteitstrends

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

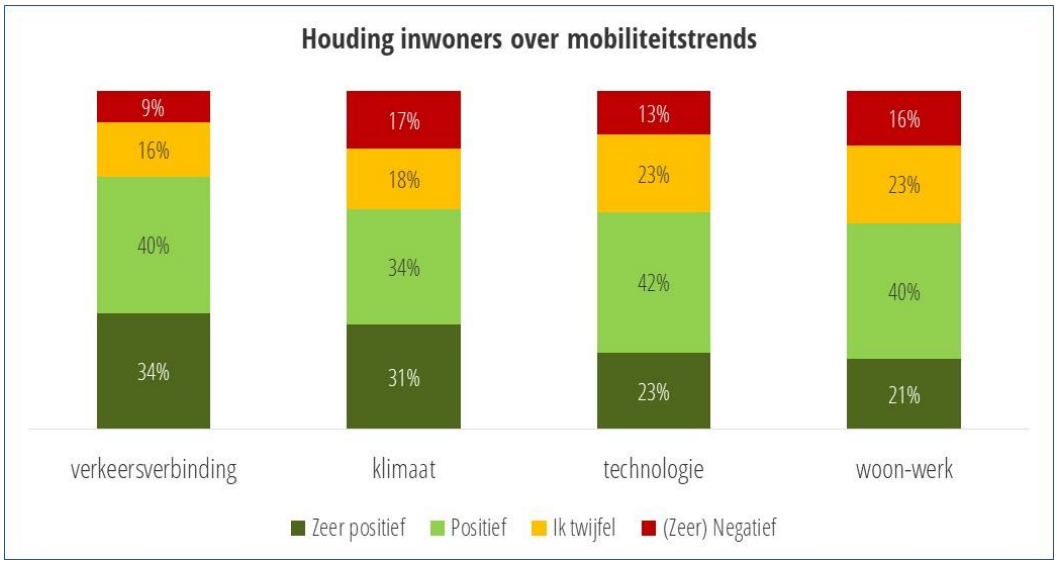
	Trend 1: **woon-werk**: stimuleren van woon-werk verkeer binnen de gemeente. Wonen en werken binnen Hilversum. Bouwen van woon-werkwoningen wordt gestimuleerd, flexibele huisvesting en verbeteren van bereikbaarheid.
	Trend 2: **klimaat**: reductie van (vracht)autoverkeer met als doel reductie CO2 uitstoot.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

Algemene conclusies:

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

Houding ten aanzien van de mobliteitstrends

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

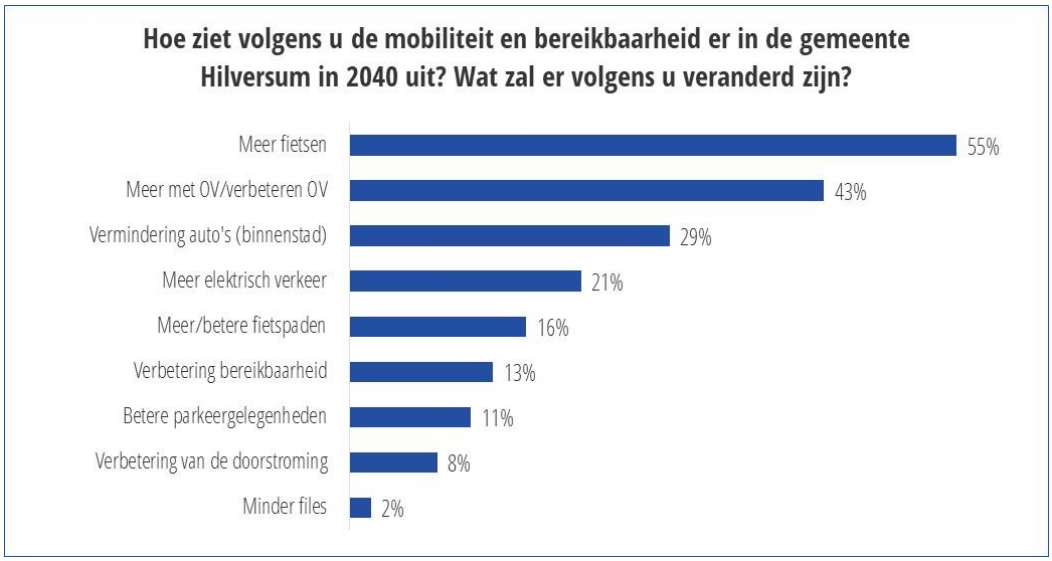


Figuur 1 – Houding van de inwoners van gemeente Hilversum ten aanzien van de vier mobiliteitstrends (n=1.802)

Toekomstvisie mobiliteit en bereikbaarheid in de gemeente Hilversum in 2040

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

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



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

Verdiepende conclusies:

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

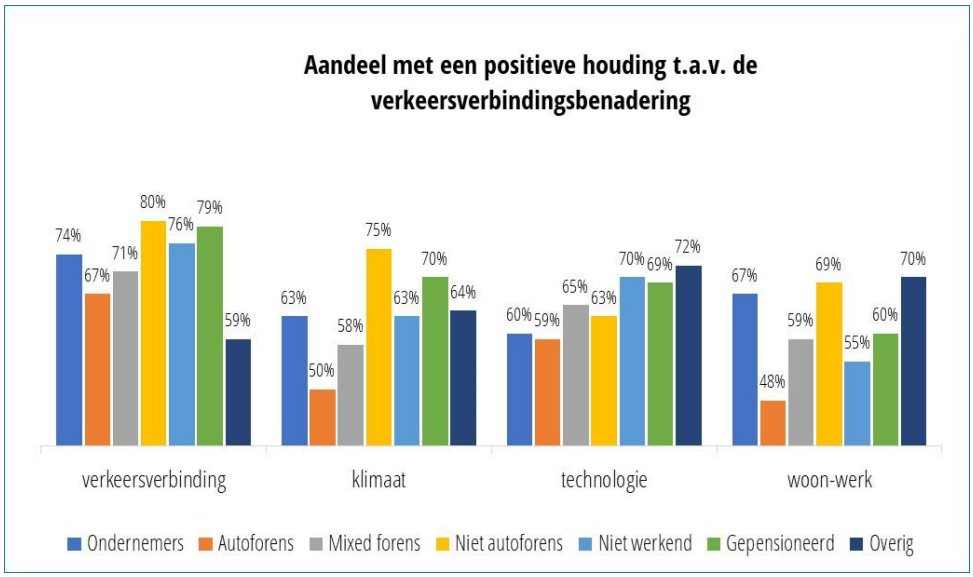
Houding van woon-werk segmenten ten aanzien van de mobiliteitstrends

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

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

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

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



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

Houding van leeftijdsgroepen ten aanzien van de mobiliteitstrends

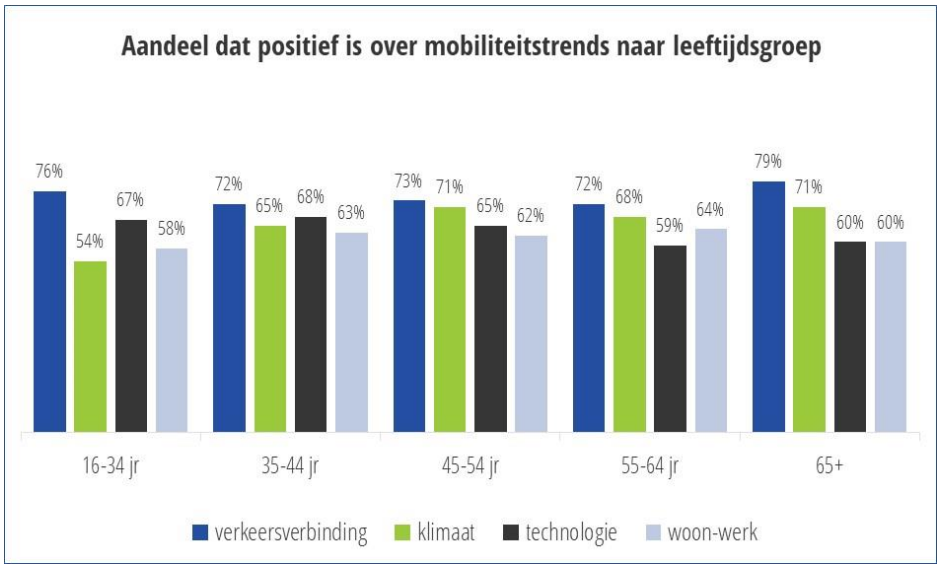
Figuur 4 toont de houding van inwoners ten aanzien van de verschillende mobiliteitstrends. Hieruit blijkt dat de mobiliteitstrend *verkeersverbinding* de meeste aanhang heeft onder de jongste leeftijdsgroep **16 tot 34 jaar** (76%), gevolgd door de mobiliteitstrend *technologie* (67%) en de *woon-werk*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

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

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

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

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



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

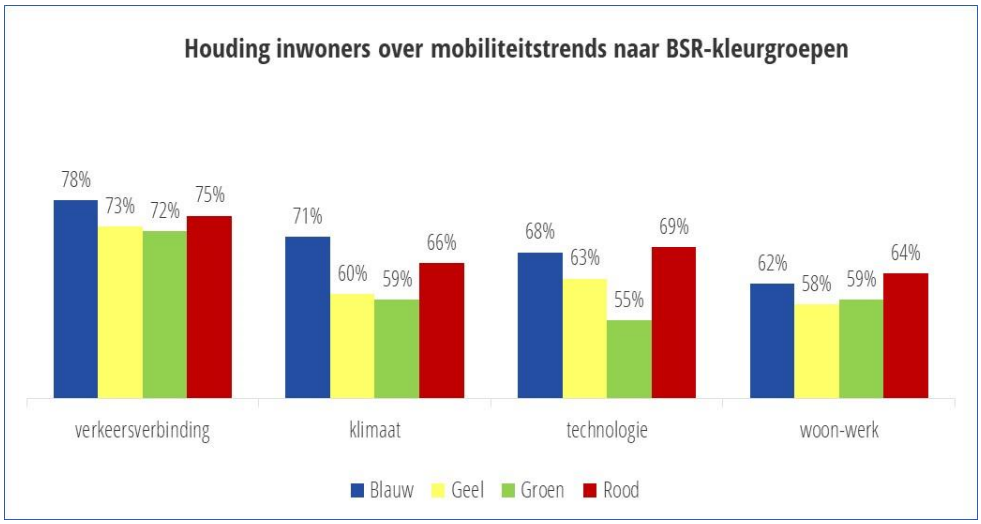
Houding van BSR-kleurgroepen ten aanzien van de mobiliteitstrends

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

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

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

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



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

Houding van ten aanzien van de mobliteitstrends naar wijken

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

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

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

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

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

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

3. Vervoer/mobiliteit: gebruik en interesses

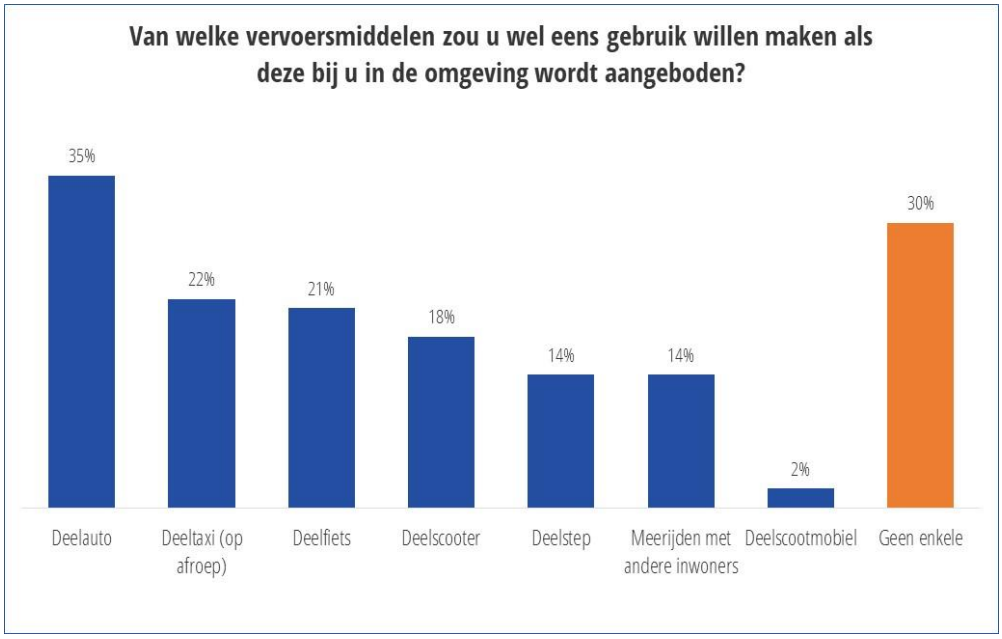
Algemene conclusies:

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

3.1 Gebruiksintentie deelmobiliteit

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

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



Figuur 6 – Gebruiksintentie deelmobiliteit (n=1.802)

Gebruiksintentie deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelmobiliteit naar BSR kleurgroepen

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelmobiliteit naar wijken

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

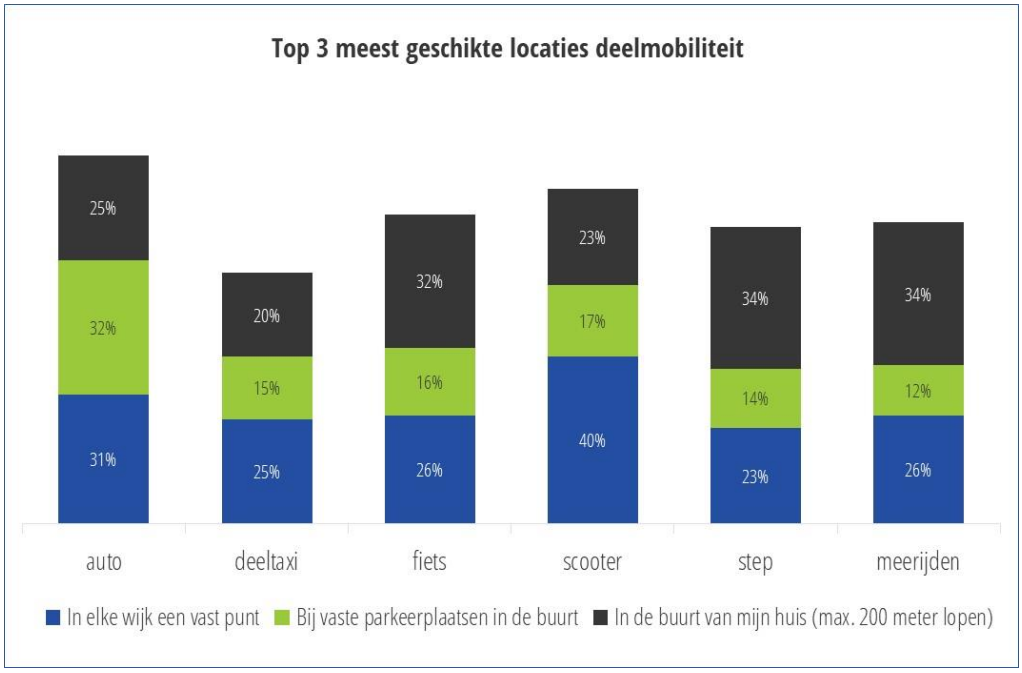
Verder is te zien dat de interesse in de deelauto in de wijken Zuidoost (39%), Zuid (38%), Noordwest (36%) en het Centrum (35%) het grootst is. De deeltaxi is het meest populair in de wijken Noordwest (28%), Meent (25%), Zuidoost (24%) en Zuid (24%). In Zuid (24%) is de gebruiksintentie ten aanzien van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

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

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

3.2 Locatie deelvervoer

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



Figuur 7 – Locatie deelvervoer (n=1.802)

Geschikte locatie deelvervoer naar woon – werk segmenten

Deelauto

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

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

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

Deelfiets

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

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

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

Deeltaxi

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

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

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

Geschikte locatie deelvervoer naar leeftijdsgroepen

Deelauto

In tabel 9 zijn de voorkeurslocaties voor de deelauto weergegeven per leeftijdsgroep. Onder de 16-34 jarigen is een vast punt in elke wijk de meeste populare locatie voor de deelauto (36%).
Voor de inwoners vanaf 65 jaar (46%) en de 55-64 jarigen (35%) zijn vaste parkeerplaatsen in de buurt het meest populair.

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

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

Deelfiets

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

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

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

Deeltaxi

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

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

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

Geschikte locatie deelvervoer naar BSR kleurgroepen

Deelauto

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

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

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

Deelfiets

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

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

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

Deeltaxi

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

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

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

Geschikte locatie deelvervoer naar wijken

Deelauto

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

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

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

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

Deelfiets

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

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

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

Deeltaxi

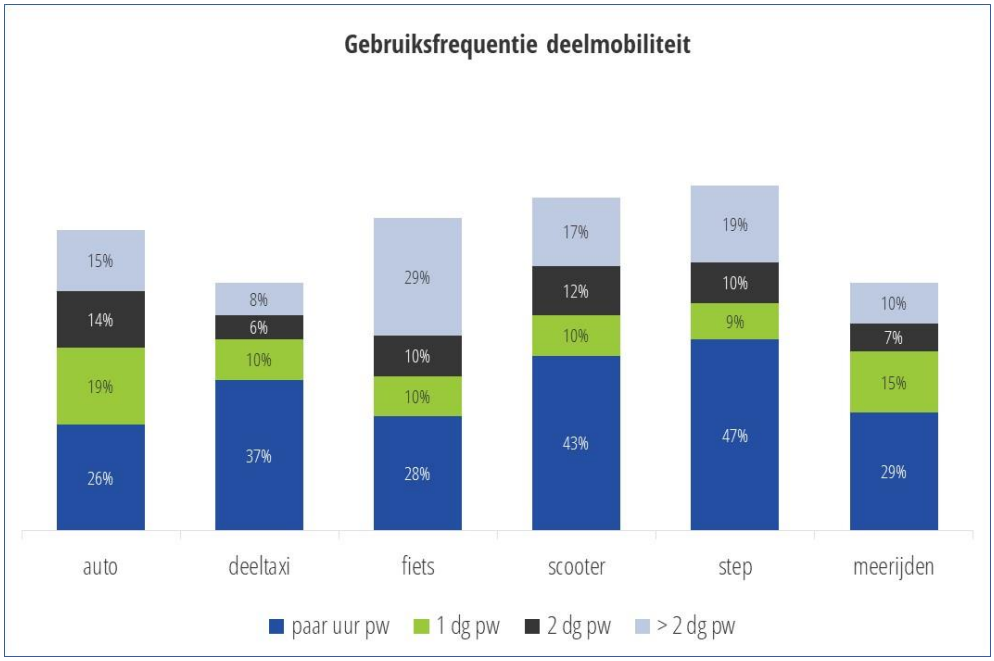
Tabel 17 toont de voorkeurslocaties voor deeltaxi's, uitgesplitst naar wijk. Er zijn enkele verschillen tussen de wijken waarneembaar. In Zuid (34%) en Noordoost (31%) is relatief veel steun voor een vast punt in elke wijk. In de wijk Zuidoost (46%) vinden relatief veel inwoners vaste parkeerplaatsen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

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

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

3.3 Gebruiksfrequentie deelmobiliteit

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



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

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

Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar woon-werk segmenten

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar leeftijdsgroepen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar BSR-kleurgroepen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksfrequentie deelmobiliteit naar wijken

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

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

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

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

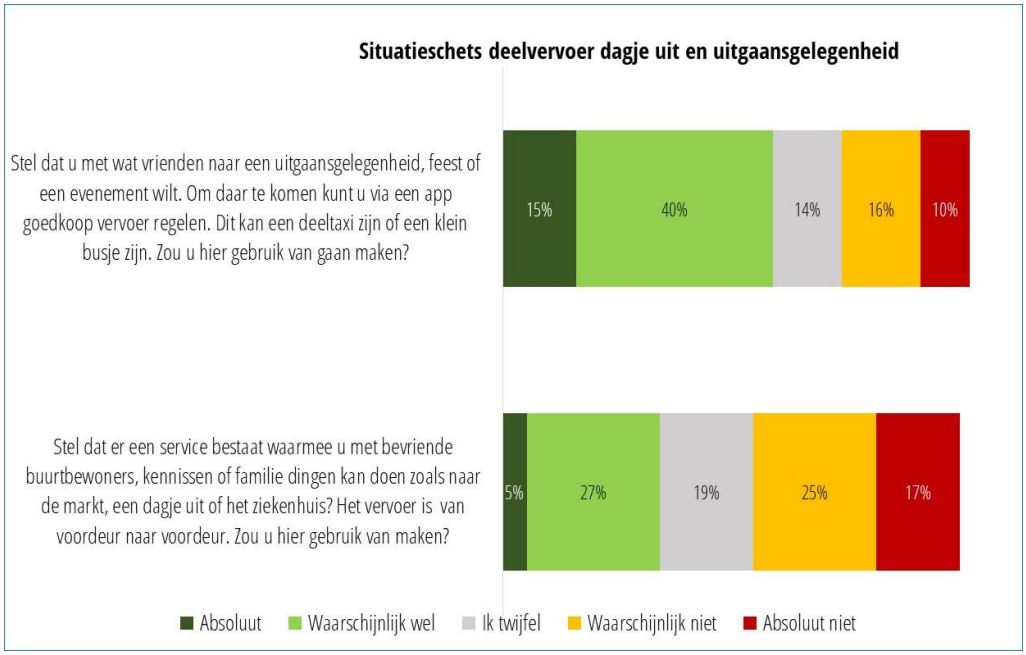
Tabel 28– Frequentie waarmee inwoners denken gebruik te maken van een deelfiets naar wijken (n=368), weet niet optie niet getoond in de tabel.

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

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

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

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



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

Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaangsgelegenheid naar woon-werk segmenten

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaangsgelegenheid naar leeftijdsgroepen

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaangsgelegenheid naar BSR-kleurgroepen

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelvervoer dagje uit en uitgaangsgelegenheid naar wijken

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

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

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

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

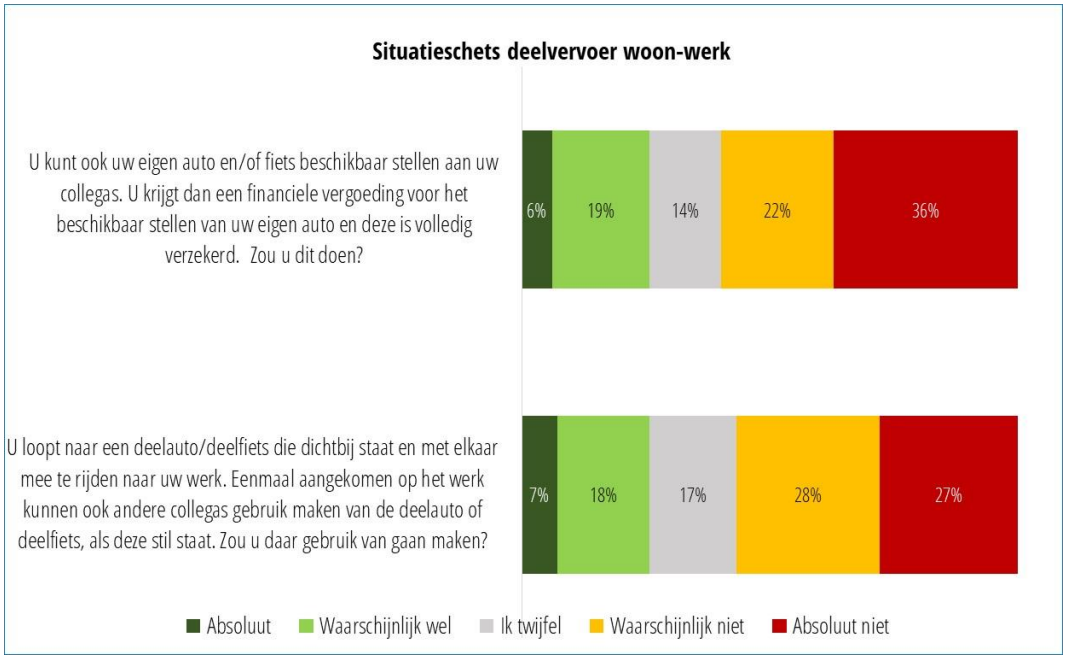
Stelling: Stel dat er een service bestaat waarmee u met bevriende buurtbewoners, kennissen of familie dingen kan doen zoals naar de markt, een dagje uit of het ziekenhuis? Het vervoer is van voordeur naar voordeur.

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

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

3.5 Gebruiksintensiteit deelvervoer: service vervoer delen naar werk

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie service vervoer delen naar werk naar leeftijdsgroepen

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelvervoer service vervoer delen naar werk naar BSR kleurgroepen

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

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

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

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

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

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

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

Gebruiksintentie deelvervoer service vervoer delen naar werk naar wijken

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

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

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

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

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

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

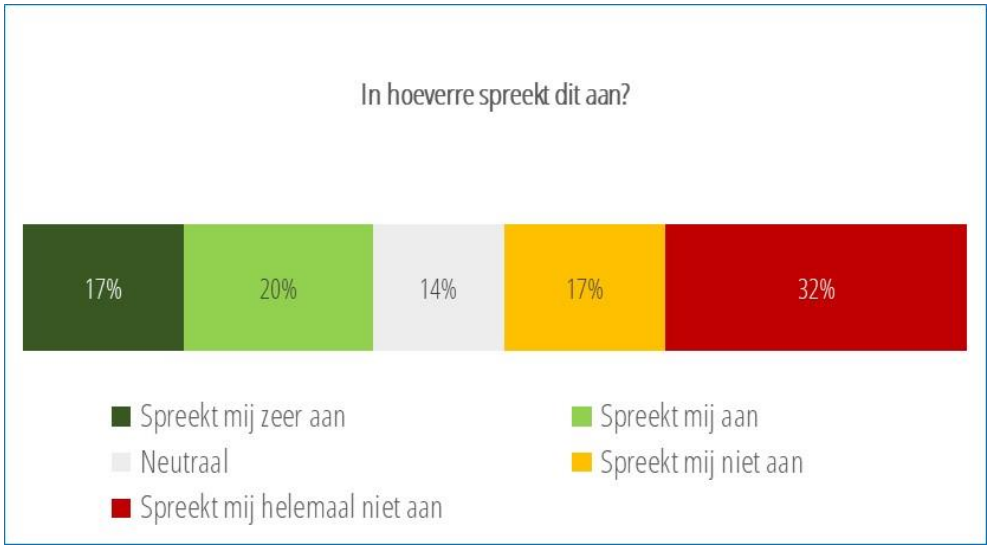
Tabel 45– Gebruiksintentie situatieschets "meerijden met collega's naar het werk mbv deelvervoer" naar wijken, gesteld aan werkenden (n=1184), 'weet niet' niet getoond in de tabel.

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

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

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

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



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

Voorstanders van het idee

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

Tegenstanders van het idee

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

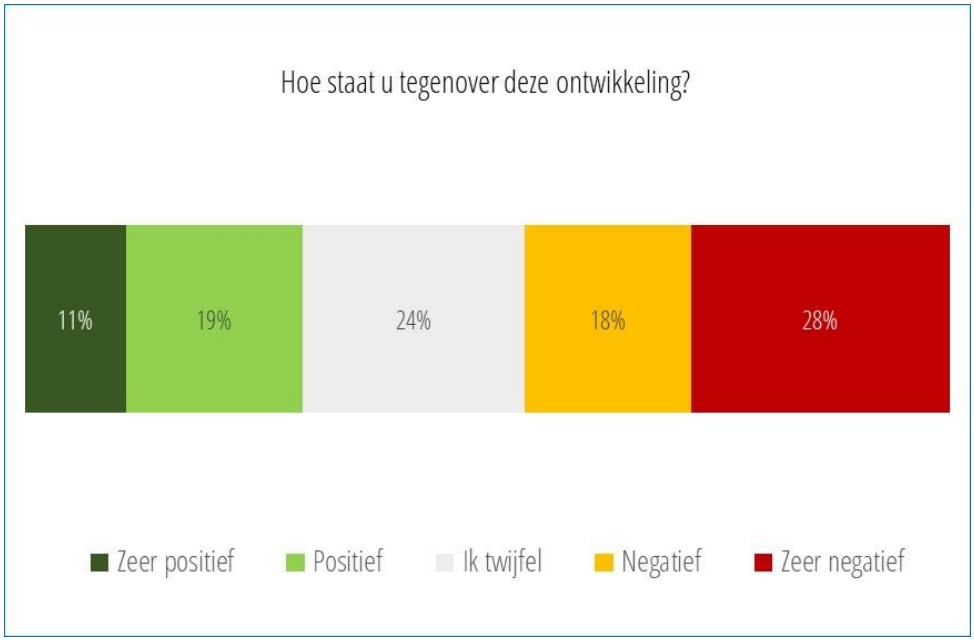
	Centrum	ZuidOost	Zuid	ZuidWest	NoordWest	Oost	NoordOost	Meent
Spreekt mij zeer aan	18%	15%	17%	9%	25%	19%	16%	12%
Spreekt mij aan	22%	23%	21%	16%	16%	20%	19%	20%
Neutraal	11%	15%	12%	13%	11%	15%	18%	31%
Spreekt mij niet aan	21%	19%	19%	20%	18%	12%	18%	11%
Spreekt mij helemaal niet aan	29%	27%	31%	42%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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Hoofdlijnen

4.1 Hoofdlijnen

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

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

3. Zeven op de tien inwoners is geïnteresseerd in het gebruik van deelmobiliteit.

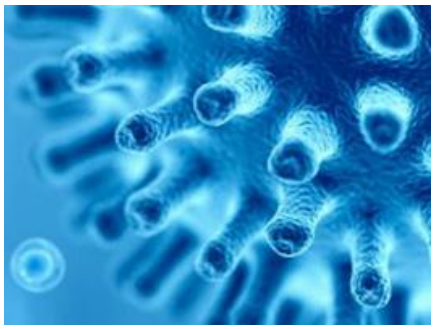
4. Deelvervoer dient op lokaal (buurt/wijk) niveau te worden aangeboden.

5. De bereidheid om het vervoer naar uitgaansgelegenheden te delen is relatief hoog. Delen van vervoer voor woonwerk-verkeer is voor een kleine groep interessant.

6. Er is door inwoners verdeeld gereageerd op het idee om het aantal parkeerplekken in de stad te beperken en tegelijkertijd de deelmobiliteit te stimuleren.

7. Drie op de tien inwoners is positief over woonvormen waarbij geen parkeerveergunning meer wordt afgegeven en men verplicht aan (elektrische) deelmobiliteit moet deelnemen.

Visie op resultaten door Newcom



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

1. Het **doel van het onderzoek** was zo ingestoken dat inwoners een **mening** mochten geven **over een toekomstvisie**. Newcom heeft geen signalen waargenomen die anders vermoeden dan dat de deelnemers dit ook zo hebben geïnterpreteerd.

2. Gedurende de uitvoer van het onderzoek (aug-sept) was de piek van de uitbraak en de intelligente lockdown achter de rug en was er al enige mate van **normalisering van kracht**.

3. De beperkte invloed van de crisis op de uitkomsten, kan ook onderbouwd worden door de resultaten te **vergelijken met** andere onderzoeken die over een vergelijkbaar onderwerp gingen en **voor de crisis** hebben plaatsgevonden. Uit die onderzoeken blijkt dat bijvoorbeeld de gebruiksintentie ten aanzien van het MaaS-concept niet duidelijk lager uitvalt.

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

5. Bijlage

5.1 Respondentenoverzicht

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

Geslacht	%	n
Man	45%	815
Vrouw	51%	912
Wil ik niet zeggen	4%	69
Totaal	**100%**	**1796**

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

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

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

Leeftijd	%	n
16-24 jaar	6%	111
25-34 jaar	23%	421
365-44 jaar	16%	282
45-54 jaar	19%	341
55-64 jaar	15%	264
65-74 jaar	16%	296
75 jaar en ouder	4%	79
	100%	**1794**

BSR kleurgroepen	%	n
Blauw	41%	711
Geel	25%	425
Groen	19%	320
Rood	15%	264
Totaal	**100%**	**1720**

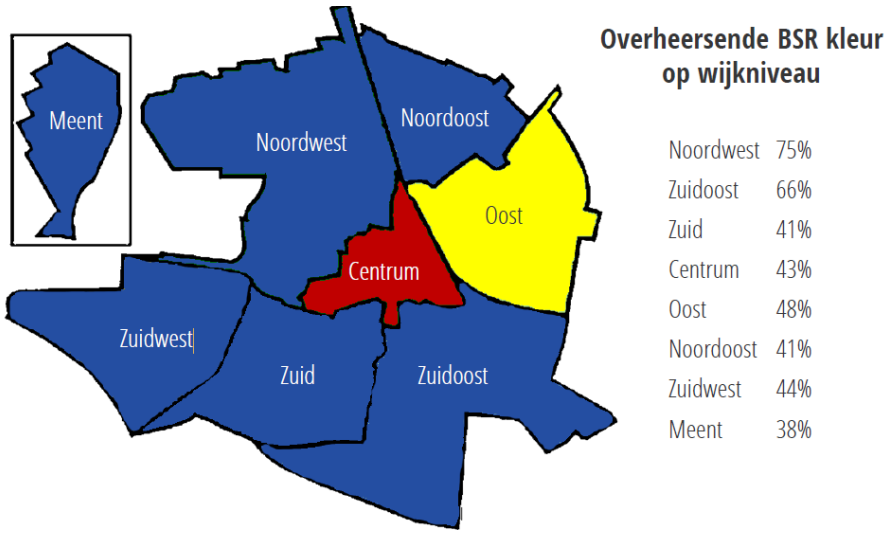
Woon-werk groepen	%	n
Ondernemers	13%	237
Autoforens	14%	245
Deels autoforens	17%	311
Niet autoforens	23%	415
Niet werkend	5%	89
Gepensioneerd	20%	359
Overig	8%	141
Totaal	**100%**	**1797**

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

Tabel 54: Verhoudingen binnen de steekproef

5.2 Overzicht BSR kleuren naar wijk

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



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

5.3 Volledige omschrijving mobiliteitstrends

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

Woon-werk

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

Klimaat

Er wordt in de toekomst ingezet op reductie van personenauto- en vrachtautoverkeer door de gemeente, waarmee het actief reduceren van de CO2 uitstoot en fijnstof voorop staat (klimaatdoelstellingen). Bij deze trend ligt het accent vooral op het verminderen van al het verkeer waarvoor gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen. Denk dan aan personenauto's, maar ook aan vrachtwagens, motoren en scooters. Elektrisch rijden en bezorgen, fietsen, lopen en wandelen krijgen voorrang. Hetzelfde geldt voor gebruik van openbaar vervoer. Parkeren bij bedrijven en instellingen wordt selectief gefaciliteerd.

Verbinding

Er wordt in de toekomst ingezet op verbetering van de verbindingen binnen en rondom Hilversum en het efficiënt bereiken van de eindbestemming. Bij deze trend staat een goede verkeersverbinding voorop. Doorgaand verkeer en (langzaam) bestemmingsverkeer krijgen beide volop de ruimte.
Bussen krijgen bijvoorbeeld eigen wegen en ook voor fietsers worden snelle, soepele routes aangelegd. Bezorgingsverkeer wordt gefaciliteerd met vaste plekken buiten het centrum, van waaraf met kleinere (elektrische) voertuigen de vracht naar de eindbestemming gaat, zoals naar een supermarkt.

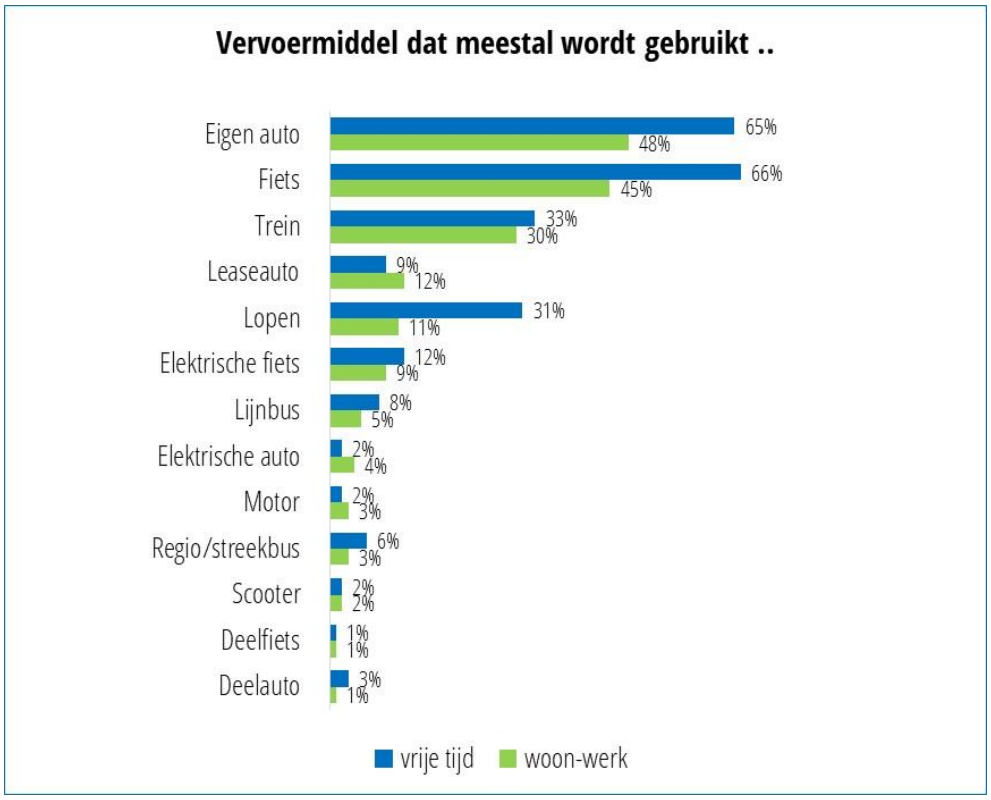
Innovatie

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

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

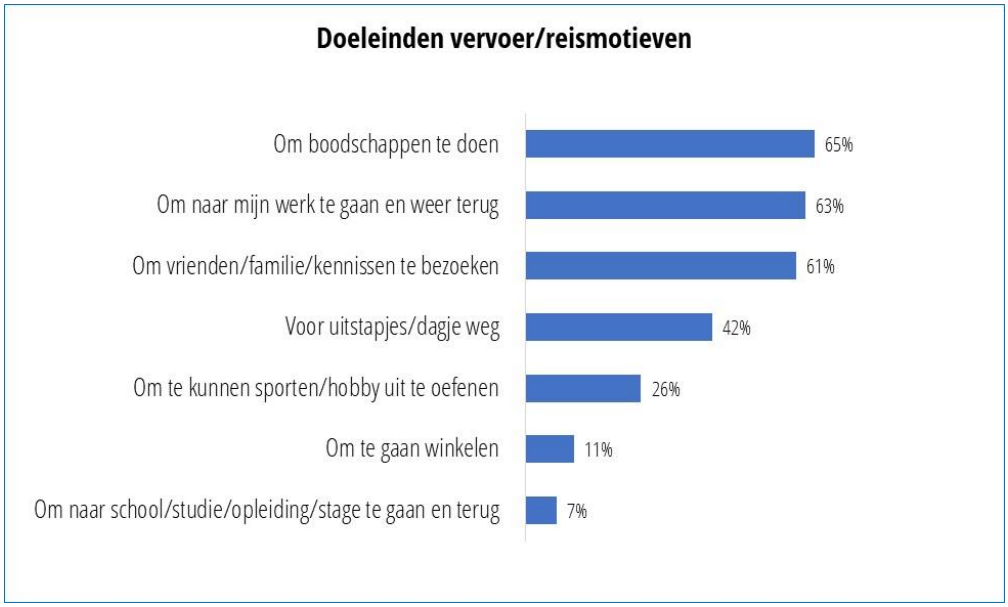
5.4 Huidig reisgedrag

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



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

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



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

Newcom Research & Consultancy B.V.

Vestiging Enschede
Hengelosestraat 221
7521 AC Enschede

Vestiging Amsterdam
Herengracht 564
1017 CH Amsterdam

T 088 - 770 46 00

E service@newcom.nl

W www.newcom.nl

Newcom brengt u in contact met uw doelgroep

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

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