

# Maatschappelijke waarde van een beweegvriendelijke openbare ruimte: Resultaten van een Discrete Keuze Experiment

Een onderzoek voor Kenniscentrum Sport & Bewegen

Maart 2026



**POPULYTICS**

What would you do?

## Colofon

Deze PWE-raadpleging is uitgevoerd door Populytics (een spin-off van de TU Delft) in opdracht van Kenniscentrum Sport & Beweging met financiering vanuit Sportakkoord II.

### Auteurs

Niek Mouter ([niek@populytics.nl](mailto:niek@populytics.nl))  
Charlotte Tuit ([charlotte@populytics.nl](mailto:charlotte@populytics.nl))  
Jose Ignacio Hernandez  
Jelle Schoemaker

### Datum

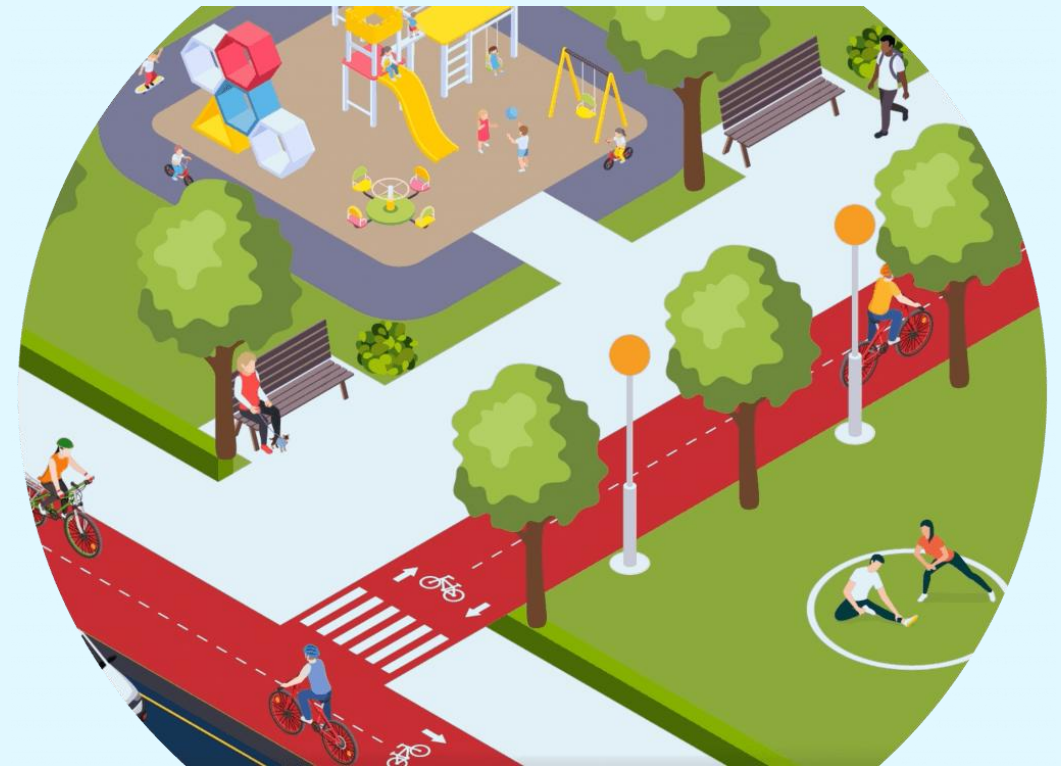
Maart 2026

### Versie

Definitief

### Contact

Populytics b.v.  
Strawinskylaan 339  
1077 XX Amsterdam  
[info@populytics.nl](mailto:info@populytics.nl)  
[www.populytics.nl](http://www.populytics.nl)



Afbeelding via [Kenniscentrum Sport en Beweging](#)

# Inhoudsopgave

1

Samenvatting

Een samenvatting van het onderzoek en de hoofdresultaten.

2

Aanleiding en opzet onderzoek

Wat was de aanleiding voor dit onderzoek?  
Hoe zag het onderzoek er uit?

3

Deelnemers

Wie hebben er meegedaan aan het onderzoek?

4

Resultaten

Resultaten van twee keuzemodellen: het MNL-model en het Mixed Logit model.

5

Over het onderzoek

Hoe hebben deelnemers het onderzoek ervaren?

6

Methodologie

Hoe is het onderzoek tot stand gekomen?

7

Bijlagen

Aanvullende informatie over het onderzoek.



1

# Samenvatting

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

# Aanleiding, doel, methode en deelnemers

## Aanleiding en doel

Meer dan de helft van de Nederlandse bevolking voldoet niet aan de beweegrichtlijn. De overheid heeft als ambitie gesteld om te zorgen voor forse groei van het percentage Nederlanders dat aan de beweegrichtlijn voldoet. Een manier om Nederlanders te stimuleren om meer te bewegen is om de openbare ruimte beweegvriendelijk in te richten. In een beweegvriendelijke openbare ruimte worden mensen gestimuleerd om actief te zijn in hun dagelijks leven. Gemeenten en provincies investeren in infrastructuur, groenvoorzieningen en ruimtelijke inrichting die bewegen aantrekkelijker en toegankelijker maken.

Dit onderzoek heeft als doel om de maatschappelijke meerwaarde van effecten van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte vast te stellen. Het in beeld brengen van deze meerwaarde kan ervoor zorgen dat financiële effecten en zachttere effecten van dergelijke investeringsprojecten op een gelijkwaardige manier worden meegewogen in financieringsdiscussies en in beslissingen.

## Discrete Keuze Experiment

In dit onderzoek voeren we een Discrete Keuze Experiment (DKE) uit waarmee we vaststellen hoeveel waarde inwoners ontlenen aan de effecten van aanpassingen in de openbare ruimte. In de DKE moesten deelnemers 10 keer kiezen tussen twee beleidsaanpakken waarbij ze informatie kregen over de effecten van de beleidsaanpakken. Bij elke keuzesituatie konden deelnemers aangeven of zij hun keuze ook daadwerkelijk adviseren aan de gemeente of dat zij adviseren om niets te doen. De waarden van de kenmerken verschilden steeds in de 10 keuzesituaties. Op de volgende pagina laten we een voorbeeld zien van een keuzesituatie in de DKE.

Doordat mensen meerdere keren keuzes maken is vast te stellen hoe zij kenmerken tegen elkaar uitruilen. Bijvoorbeeld: wanneer weegt een belastingverhoging op tegen een stijging in het aantal uren bewegen per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.

## Deelnemers en representativiteit

*Steekproef.* De deelnemers van dit onderzoek zijn geworven via een betaald panel. Deelnemers zijn geselecteerd met het doel een representatief beeld te geven van de populatie in Nederland op de kenmerken gender, leeftijd en opleidingstype. 1.401 inwoners hebben meegedaan aan het onderzoek.

*Representativiteit.* De deelnemers aan het onderzoek zijn wat betreft hun kenmerken niet volledig representatief voor alle inwoners van Nederland. Er is een ondervertegenwoordiging van jongeren tot 35 jaar, vrouwen en mensen die praktisch geschoold zijn. Om ervoor te zorgen dat we op basis van het onderzoek representatieve uitspraken kunnen doen over alle inwoners van Nederland op deze kenmerken hebben we de data gewogen. We hebben bijvoorbeeld meer waarde toegekend aan de antwoorden van de groepen die ondervertegenwoordigd waren. Zo kunnen we op basis van dit onderzoek stellen dat de hoofdconclusies **representatief zijn voor alle inwoners van Nederland** op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau.



**Figuur 0.1. Voorbeeld van een keuzesituatie uit het onderzoek**

**Als de gemeente moet kiezen tussen twee aanpakken voor het aanpassen van de openbare ruimte, welke zou je dan adviseren?\***

|  | <b>Aanpak 1</b>   | <b>Aanpak 2</b>   |
|--|---|---|
| <b>i</b> Aantal extra uren beweging per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.                                 | 1.000 uur per jaar<br>(40 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 7.000 uur per jaar<br>(280 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)     |
| <b>i</b> Aantal extra uren beweging per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.                              | 2.000 uur per jaar<br>(80 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 12.000 uur per jaar<br>(480 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken?                      | 10.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu  |
| <b>i</b> Hoeveel daalt het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen op straat?  | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 500 keer per jaar     | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 50 keer per jaar        |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter met de fiets of lopend een huisarts, een basisschool en een supermarkt bereiken? | 10.000 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  |
| <b>i</b> Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen                            | 20 euro extra belasting per inwoner   | 5 euro extra belasting per inwoner  |
|  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>   |

**Zou je de aanpak die je net hebt gekozen aan de gemeente adviseren of niet?**

- Ja, ik vind dat de gemeente de aanpak moet kiezen die ik net heb geadviseerd.
- Nee, als dit de effecten en kosten zijn, dan zou ik de gemeente adviseren om niets te doen.

\*Onder de roze i-knop zien deelnemers meer informatie over een kenmerk.



**Figuur 0.2. Resultaten van het onderzoek**

|   | Coëfficiënt      |
|---|------------------|
| Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner  | -0,0457          |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451           |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462           |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130           |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815           |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | 0,0289           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | 0,0262           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145           |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | Niet significant |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2945          |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2924          |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | 0,1832           |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. (t.o.v. geen extra maatregelen)                       | Niet significant |

## Resultaten

- De coëfficiënten in Figuur 0.2 geven aan in hoeverre een kenmerk de (on)aantrekkelijkheid van een beleidsaanpak beïnvloedt. Dit wordt uitgedrukt in zogenaamde nutspunten. Hoe groter het aantal nutspunten hoe groter het effect van de verandering van een kenmerk op de beslissing van de deelnemers aan de DKE om voor de ene of de andere beleidsaanpak te kiezen. Als de coëfficiënt negatief is, dan betekent dit dat een stijging van het kenmerk de aantrekkelijkheid van een beleidsaanpak negatief beïnvloedt.
- *Significantie:* Alle effecten, behalve twee maatregelen voor automobilisten, hebben een significante invloed op het keuzegedrag van de deelnemers. We kunnen met een betrouwbaarheid van 95% aantonen dat de gemiddelde deelnemer deze kenmerken meeweegt in het advies aan de gemeente over een beleidsaanpak.
- Door de coëfficiënten door elkaar te delen kan je het relatieve belang van een verandering bepalen. Een voorbeeld: 1.000 extra bewegingsuren voor kinderen heeft een coëfficiënt van (0,0451) en 1.000 extra bewegingsuren voor volwassenen heeft een coëfficiënt van (0,0182). Dit betekent dat mensen het 2,47 keer zo waardevol vinden als kinderen in een gemeente in totaal 1.000 uur extra gaan bewegen ten opzichte van 1.000 extra bewegingsuren voor volwassenen.



# De totale collectieve betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners

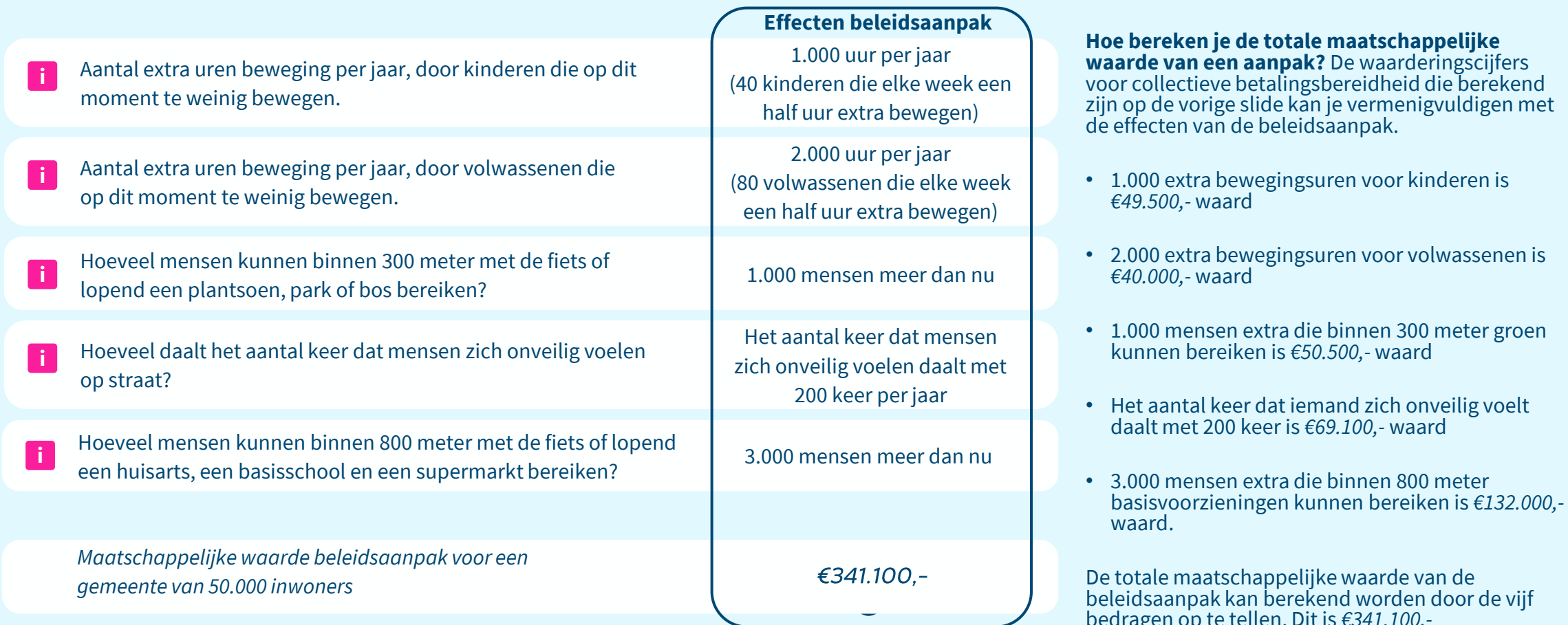
- Door een coëfficiënt van een kenmerk van een investering in een beweegvriendelijke openbare ruimte te delen door de coëfficiënt voor de belastingverhoging kan de collectieve betalingsbereidheid voor een verandering van dit kenmerk worden bepaald. Door dit te vermenigvuldigen met 50.000 kan de totale betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners worden bepaald.

| Kenmerk   | Coëfficiënt MNL-model   | Betalingsbereidheid per inwoner | Betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners |
|---|-------------------------|---------------------------------|---|
| Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner  | -0,0457                 | -                               | -   |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451                  | €0,99                           | €49.500,-   |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182                  | €0,40                           | €20.000,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462                  | €1,01                           | €50.500,-   |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156                  | €6,91                           | €345.500,-  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402                  | €0,88                           | €44.000,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130                  | €0,28                           | €14.000,-   |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815                  | €3,97                           | €198.500,-  |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | 0,0289                  | €0,63                           | €31.500,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | 0,0262                  | €0,57                           | €28.500,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145                  | €0,32                           | €16.000,-   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | <i>Niet significant</i> | <i>Niet significant</i>         | <i>Niet significant</i>                                   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2945                 | -€6,44                          | -€322.000,-   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2924                 | -€6,40                          | -€320.000,-   |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | 0,1832                  | €4,01                           | €200.500,-  |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. (t.o.v. geen extra maatregelen)                       | <i>Niet significant</i> | <i>Niet significant</i>         | <i>Niet significant</i>                                   |

**Let op:** je kan op basis van deze cijfers niet zeggen: 'het is belangrijker om ervoor te zorgen dat mensen dichtbij een plantsoen, park op bos wonen dan dat volwassenen meer bewegen' omdat de kenmerken in een andere eenheid zijn uitgedrukt. Bij de volwassenen gaat het om 40 mensen die 50 uur per jaar meer bewegen en bij de betere bereikbaarheid van plantsoen, park op bos gaat het om 1.000 mensen.



**Figuur 0.3. Wat is de maatschappelijke waarde van een aanpak?**



\*Onder de roze i-knop zien deelnemers meer informatie over een kenmerk.



# Belangrijkste resultaten, conclusies en aanbevelingen voor verder onderzoek

- Alle 10 de effecten van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte uit dit onderzoek zijn significant. De gemiddelde Nederlander vindt het dus acceptabel als de belasting iets omhoog gaat als daarmee deze effecten van een beweegvriendelijke openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd. Een verbetering op deze effecten levert maatschappelijke waarde op.
- Mensen zijn bijvoorbeeld bereid om per huishouden €6,91 euro aan belastingverhoging te accepteren als dit ervoor zorgt dat het 1.000 keer minder voorkomt dat iemand zich onveilig voelt op straat. Dat is €345.500 totaal in een gemeente van 50.000 inwoners. In vervolgonderzoek kan worden uitgezocht of het realistisch is om met een investering van €345.500 dit effect te realiseren.
- In dit onderzoek hebben deelnemers de effecten beoordeeld op het niveau van een gemeente van 50.000 inwoners, een middelgrote gemeente in Nederland. Dit is een logisch startpunt voor gemiddelde nationale waarderingskengetallen. We zien in dit onderzoek dat inwoners van grote steden veel meer waarde toekennen aan extra beweguren van volwassenen, terwijl mensen die niet in de grote stad wonen meer waarde toekennen aan sociale veiligheid en het behoud van parkeerplekken. In vervolgonderzoek kan de invloed van niveau van stedelijkheid op de waardering van effecten van een beweegvriendelijke openbare ruimte verder worden onderzocht.
- Ook is het interessant om te kijken of inwoners effecten anders beoordelen als ze worden gevraagd om dit te doen op het niveau van hun buurt of wijk in plaats van op het niveau van hun gemeente. En om dit onderzoek te herhalen voor een echt beleidsvoorstel in de plaats van voor een hypothetische beleidsaanpak. Ook is het interessant om te onderzoeken of inwoners de effecten anders waarderen in de lente/zomer in plaats van in de winter.
- De maatschappelijke waarde die mensen toekennen aan effecten van investeringen in een beweegvriendelijke omgeving verschilt wel per effect. Mensen vinden het 2,47 keer zo waardevol als een kind meer gaat bewegen in vergelijking met extra beweging voor een volwassene. Mensen vinden het ongeveer 14 keer zo belangrijk dat een kind binnen 200 meter een speelplek kan bereiken dan dat iemand binnen 1,5 kilometer een sportpark kan bereiken. Voor mensen die zelf kinderen hebben geldt dit nog sterker. Mensen die financieel makkelijk kunnen rondkomen kennen meer waarde toe aan de bereikbaarheid van speelplekken voor kinderen en extra beweguren voor kinderen dan mensen die moeilijk kunnen rondkomen.
- Mensen waarderen het positief als de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur gaat op de meeste wegen binnen de bebouwde kom als daardoor het verkeer veiliger wordt. De gemiddelde Nederlander vindt het acceptabel als dit beleid 4 euro belasting per huishouden kost. We hebben in dit onderzoek niet onderzocht wat de betalingsbereidheid is voor deze maatregel als er geen effect is op de verkeersveiligheid.
- Het maakt de gemiddelde Nederlander niet uit als investeringen in de openbare ruimte ervoor zorgen dat er per straat gemiddeld 2 parkeerplekken weggaan of als de meeste straten in woonwijken eenrichtingsverkeer worden.
- Wat mensen wel sterk negatief waarderen is het weghalen van 4 of 6 parkeerplekken in een gemiddelde straat om ruimte te maken voor andere dingen. Dit is bijvoorbeeld alleen acceptabel als het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 930 keer per jaar of als kinderen 6.507 uur meer gaan bewegen door de investeringen.



# Hoe kan je de resultaten wel en niet gebruiken?

## Hoe kan je de resultaten wel gebruiken?

- Door de coëfficiënten op pagina 8 door elkaar te delen kan je het *relatieve belang van een verandering van een kenmerk* bepalen. Een voorbeeld: 10 extra bewegingsuren voor kinderen per jaar heeft een coëfficiënt van (0,000451) en 100 extra bewegingsuren voor volwassenen per jaar heeft een coëfficiënt van (0,000182). Dit betekent dat mensen het 2,47 keer zo waardevol vinden als kinderen in een gemeente 10 uur extra gaan bewegen ten opzichte van 10 extra bewegingsuren voor volwassenen.
- Als beleidsmaker kan je per combinatie van beleidseffecten bepalen of de maatschappelijke waarde positief of negatief is. Neem bijvoorbeeld de situatie waarin een bepaalde beleidsmaatregel leidt tot een verwachte jaarlijkse stijging van het aantal bewegingen voor kinderen die te weinig bewegen met 500 uur (waarde is €24.750, want €49.500,- \* 0.5), maar 2.000 mensen kunnen niet meer een plantsoen, park of bos binnen 300 meter bereiken (waarde is -€101.000). De maatschappelijke waarde van deze beleidsmaatregel is negatief.
- Pagina 9 laat zien dat onze resultaten beleidsmakers in staat stellen om de maatschappelijke waarde van verschillende beleidspakketten vast te stellen.

## Hoe kan je de resultaten niet gebruiken?

- Als kenmerken in dezelfde eenheid zijn uitgedrukt, dan kan je *absolute uitspraken* doen over hoe belangrijk deze kenmerken zijn voor Nederlanders. Zie het voorbeeld hiernaast. Bewegingen van kinderen en volwassenen zijn allebei in uren uitgedrukt. En mensen vinden 10 extra bewegingen voor kinderen 2,47 keer belangrijker dan 10 extra bewegingen voor volwassenen. Dus je kunt concluderen dat Nederlanders extra bewegingen voor kinderen belangrijker vinden dan *een zelfde hoeveelheid* extra bewegingen voor volwassenen.
- De conclusie ‘extra bewegingen voor kinderen vinden Nederlanders belangrijker dan extra bewegingen voor volwassenen’ is niet volledig absoluut. Want als Beleidsaanpak A tot 1.000 extra bewegingen voor volwassenen leidt (waarde is €20.000), en Beleidsaanpak B tot 200 extra bewegingen voor kinderen (waarde is €9.900, want €49.500,- \* 0.2), dan vinden Nederlanders Beleidsaanpak A beter.
- Er kunnen geen *absolute conclusies* worden getrokken over het belang van kenmerken die *niet in dezelfde eenheid zijn uitgedrukt*. Je kan bijvoorbeeld niet zeggen: ‘het is belangrijker om ervoor te zorgen dat mensen dichtbij een plantsoen, park op bos wonen dan dat volwassenen meer bewegen’ omdat de kenmerken in een andere eenheid zijn uitgedrukt. Bij 1.000 extra bewegingen voor volwassenen gaat het om 40 mensen die 50 uur per week meer bewegen en bij de betere bereikbaarheid van een plantsoen, park of bos gaat het om 1.000 mensen die een betere bereikbaarheid ervaren. Hoewel je dus geen absolute conclusies kunt trekken over het belang van de kenmerken, kan je wel conclusies trekken over het belang van *de verandering* van de kenmerken (hoe belangrijk zijn 1.000 extra bewegingen ten opzichte van 1.000 mensen die groen beter kunnen bereiken)?





2

## Aanleiding en opzet onderzoek

1

Samenvatting

2

Aanleiding en opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

# Aanleiding en onderzoeksvraag

## Aanleiding

Meer dan de helft van de Nederlandse bevolking voldoet niet aan de beweegrichtlijn\*. De overheid heeft als ambitie gesteld om te zorgen voor forse groei van het percentage Nederlanders dat aan de beweegrichtlijn voldoet. Een manier om Nederlanders te stimuleren om meer te bewegen is om de openbare ruimte beweegvriendelijk in te richten. Een beweegvriendelijke openbare ruimte is een inclusieve leefomgeving die mensen faciliteert, stimuleert en uitdaagt om te bewegen, spelen, sporten en ontmoeten. In een beweegvriendelijke openbare ruimte worden mensen gestimuleerd om actief te zijn in hun dagelijks leven. Gemeenten en provincies investeren in infrastructuur, groenvoorzieningen en ruimtelijke inrichting die bewegen aantrekkelijker en toegankelijker maken.

Dit onderzoek heeft als doel om de maatschappelijke meerwaarde van effecten van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte vast te stellen. Het in beeld brengen van deze meerwaarde kan ervoor zorgen dat financiële effecten en zachtere effecten van dergelijke investeringsprojecten op een gelijkwaardige manier worden meegewogen in financieringsdiscussies. Ook kunnen deze inzichten beleidsmakers helpen om met onderbouwde informatie effectiever te sturen op inrichting, investering en beleid. Ten slotte leer je waar de prioriteiten van inwoners wel en niet liggen als het gaat om investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte. De prioritering van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte, ten opzichte van andere keuzes in de openbare ruimte, levert scherpte op in ontwerpprocessen en biedt beleidsmakers legitimiteit bij het maken van keuzes.

## Discrete Keuze Experiment

In dit onderzoek voeren we een Discrete Keuze Experiment (DKE) uit waarmee we vaststellen hoeveel waarde inwoners ontleen aan de effecten van aanpassingen in de openbare ruimte. De volgende pagina's gaan in op de DKE methode.



\* <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kernindicatoren> en <https://www.kenniscentrumsportenbewegen.nl/beweegrichtlijnen/>



## De methode: Discrete Keuze Experiment (DKE)

- *Een Nobelprijs winnende methode:* De discrete keuze methode is een techniek die werd ontwikkeld door Daniel McFadden, waarvoor hij in 2000 de Nobelprijs voor de Economie ontving.
- *Deze methode werkt als volgt:*
  - Deelnemers maken een paar keer een keuze tussen twee aanpakken (zie het figuur rechts).
  - De kenmerken van de aanpakken (in het voorbeeld de reistijd en kosten) variëren tussen de keuzesituaties.
  - Door mensen meerdere keuzes te laten maken, kan je vaststellen hoe zij de kenmerken afruilen. In dit geval: hoeveel euro zijn mensen bereid te betalen voor een kortere reistijd.
  - Met econometrische modellen worden de keuzes van een groot aantal deelnemers geanalyseerd om vast te stellen hoe de gemiddelde deelnemer de kenmerken afruilt.
- *Het waarderen van beleidseffecten:* De DKE methode wordt vaak gebruikt om waarderingen voor beleidseffecten te bepalen. Dit onderzoek levert inzicht op in de maatschappelijke waarde van investeringen in de openbare ruimte. Op basis van dit onderzoek kan de waarde van verschillende elementen van de beweegvriendelijke openbare ruimte worden bepaald.

Figuur 2.1. Hypothetische keuzesituatie: kies een van de aanpakken

|  | Aanpak 1              | Aanpak 2                         |
|--|-----------------------|----------------------------------|
|  Reistijd | 21 minuten            | 23 minuten                       |
|  Kosten   | €12,50                | €10                              |
|  | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> |



## Het experiment

- *Collectieve betalingsbereidheid:* De maatschappelijke waarde van effecten van investeringen in een beweegvriendelijke ruimte wordt bepaald met DKEs die gebaseerd zijn op de collectieve betalingsbereidheidsbenadering,. Dit betekent dat deelnemers in de DKE een aantal effecten van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte afruilen tegen een stijging van de collectieve belasting. Door vast te stellen welke belastingverhoging de gemiddelde deelnemer acceptabel vindt om een bepaald effect te realiseren, kan de maatschappelijke waarde voor dit kenmerk worden bepaald. Je leert hoeveel gemeenschappelijk geld we er als maatschappij voor over hebben om bepaalde effecten te behalen.
- *Opzet van het experiment:* In totaal zijn er 11 kenmerken geselecteerd die effecten van investeringen in de openbare ruimte kunnen weergeven, naast het kenmerk van de collectieve belasting (zie het figuur hiernaast). Om het behapbaar te houden voor deelnemers moesten zij maximaal de effecten van 7 kenmerken tegelijkertijd afwegen. Daarom waren er **5 versies** met verschillende combinaties van kenmerken (zie het figuur op de [volgende pagina](#) voor een voorbeeld van een keuzesituatie uit één van de versies). In elke versie komt het kenmerk collectieve belasting voor. Iedere deelnemer maakte keuzes in **10 keuzesituaties**, waarin dezelfde kenmerken werden voorgelegd, maar de effecten varieerden. Hierdoor kunnen we met econometrische modellen inschatten hoe deelnemers de maatschappelijke meerwaarde van effecten van investeringen in een beweegvriendelijke openbare ruimte afwegen. Bij elke keuzesituatie konden deelnemers aangeven of zij hun keuze ook daadwerkelijk adviseren aan de gemeente of dat zij adviseerden om niets te doen.

### In de [methodologie](#)

→ Een overzicht van de ontwerpstappen om tot deze selectie van kenmerken te komen.

### In de [bijlage](#)

→ Een overzicht van de 5 versies met verschillende combinaties van kenmerken.

### Figuur 2.2. De geselecteerde kenmerken in dit onderzoek

- Aantal uren bewegen per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.
- Aantal uren bewegen per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.
- Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken, met de fiets of lopend?
- Hoeveel daalt het aantal keer dat iemand zich onveilig voelt op straat?
- Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter een huisarts, een basisschool en supermarkt bereiken, met de fiets of lopend?
- Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een sportveld)?
- Hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken, met de fiets of lopend?
- Hoeveel mensen ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- of beweegplek bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een basketbalveldje)?
- Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater)?
- Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een bankje)?
- Wat voor maatregelen neemt de gemeente voor auto's en het parkeren van auto's?
- Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner.



**Figuur 2.3. Voorbeeld van een keuzesituatie uit het onderzoek**

**Als de gemeente moet kiezen tussen twee aanpakken voor het aanpassen van de openbare ruimte, welke zou je dan adviseren?\***

|  | <b>Aanpak 1</b>   | <b>Aanpak 2</b>   |
|--|---|---|
| <b>i</b> Aantal extra uren beweging per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.                                 | 1.000 uur per jaar<br>(40 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 7.000 uur per jaar<br>(280 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)     |
| <b>i</b> Aantal extra uren beweging per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.                              | 2.000 uur per jaar<br>(80 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 12.000 uur per jaar<br>(480 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken?                      | 10.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu  |
| <b>i</b> Hoeveel daalt het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen op straat?  | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 500 keer per jaar     | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 50 keer per jaar        |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter met de fiets of lopend een huisarts, een basisschool en een supermarkt bereiken? | 10.000 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  |
| <b>i</b> Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen                            | 20 euro extra belasting per inwoner   | 5 euro extra belasting per inwoner  |
|  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>   |

**Zou je de aanpak die je net hebt gekozen aan de gemeente adviseren of niet?**  Ja, ik vind dat de gemeente de aanpak moet kiezen die ik net heb geadviseerd.  
 Nee, als dit de effecten en kosten zijn, dan zou ik de gemeente adviseren om niets te doen.

\*Onder de roze i-knop zien deelnemers meer informatie over een kenmerk.





3

## Deelnemers

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

## In totaal hebben 1.401 inwoners deelgenomen. Op basis van de deelnemers zijn representatieve uitspraken voor Nederland mogelijk

- *Panel:* De deelnemers van dit onderzoek zijn geworven via een betaald panel. Deelnemers zijn geselecteerd met het doel een representatief beeld te geven van de populatie in Nederland op de kenmerken gender, leeftijd en opleidingstype.
- *Aantallen kunnen verschillen:* Deelnemers konden vragen beantwoorden met 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. Daarom tellen niet alle resultaten in dit rapport op tot 100%.

### In dit hoofdstuk

- Een overzicht van overige kenmerken van deelnemers.

Figuur 3.1. Samenstelling van de respondenten naar gender, leeftijd, opleiding en provincie

| Gender | Aandeel |                          |
|--------|---------|--------------------------|
|        | NL*     | Onderzoek**<br>(n=1.401) |
| Vrouw  | 50,7%   | 47,7%                    |
| Man    | 49,3%   | 52,2%                    |

| Leeftijd         | Aandeel |                          |
|------------------|---------|--------------------------|
|                  | NL*     | Onderzoek**<br>(n=1.401) |
| 16 t/m 34 jaar   | 27,1%   | 20,9%                    |
| 35 t/m 64 jaar   | 47,9%   | 54,1%                    |
| 65 jaar en ouder | 25,0%   | 25,0%                    |

| Opleiding   | Aandeel |                          |
|-------------|---------|--------------------------|
|             | NL*     | Onderzoek**<br>(n=1.401) |
| Praktisch   | 28,5%   | 19,4%                    |
| Toegepast   | 36,5%   | 42,5%                    |
| Theoretisch | 34,9%   | 38,0%                    |

| Provincie     | Aandeel |                          |
|---------------|---------|--------------------------|
|               | NL*     | Onderzoek**<br>(n=1.401) |
| Drenthe       | 3,4%    | 2,4%                     |
| Flevoland     | 2,5%    | 4,0%                     |
| Friesland     | 3,7%    | 3,9%                     |
| Gelderland    | 12,0%   | 10,6%                    |
| Groningen     | 3,4%    | 4,5%                     |
| Limburg       | 6,3%    | 7,0%                     |
| Noord-Brabant | 14,7%   | 12,4%                    |
| Noord-Holland | 16,6%   | 17,2%                    |
| Overijssel    | 6,6%    | 6,2%                     |
| Utrecht       | 7,8%    | 7,1%                     |
| Zeeland       | 2,2%    | 3,3%                     |
| Zuid-Holland  | 21,4%   | 21,4%                    |

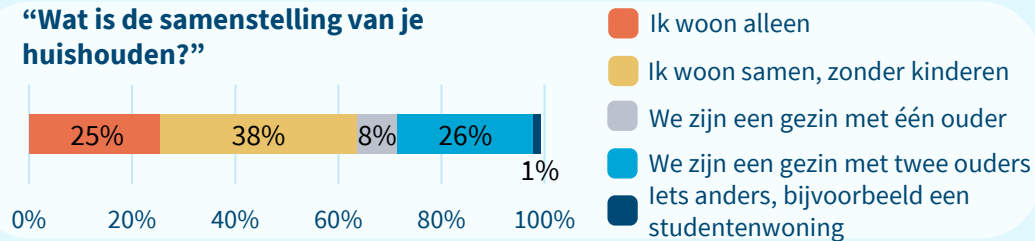
\* Bron: CBS. Leeftijd als aandeel van de inwoners van 16 jaar en ouder.

\*\* Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'.

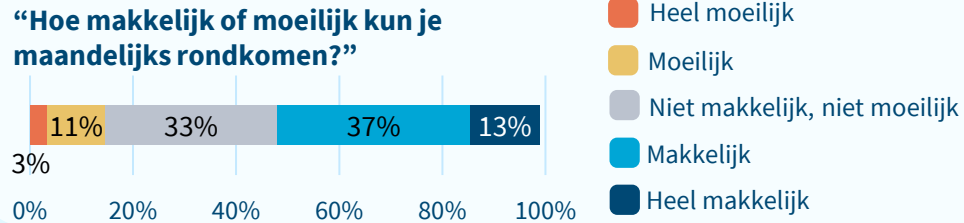


Figuur 3.2. Overige kenmerken van respondenten (1/3)

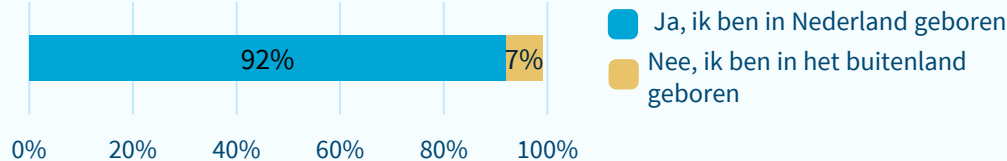
“Wat is de samenstelling van je huishouden?”



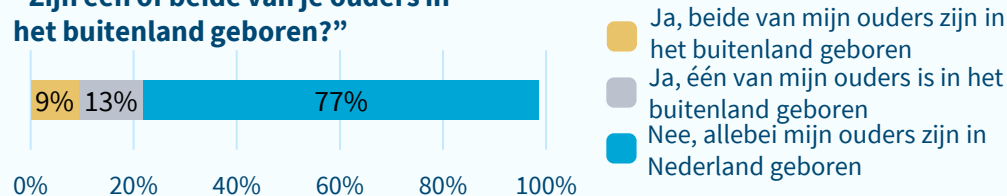
“Hoe makkelijk of moeilijk kun je maandelijks rondkomen?”



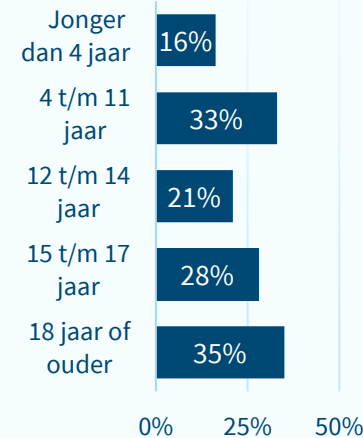
“Ben je in Nederland geboren?”



“Zijn één of beide van je ouders in het buitenland geboren?”



“Wat is de leeftijd van het kind of de kinderen in je huishouden? Je kan meerdere antwoorden kiezen.”



## Overige kenmerken van deelnemers (1/3)

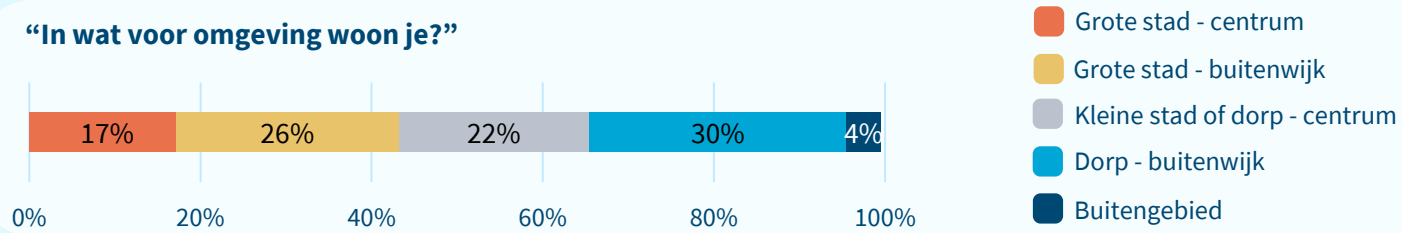
- Figuur 3.2 laat zien wat de samenstelling is van deelnemers aan dit onderzoek naar: samenstelling van huishouden, welke leeftijd kinderen hebben, hoe makkelijk of moeilijk deelnemers maandelijks kunnen rondkomen, of zij in Nederland geboren zijn en of hun ouders in Nederland geboren zijn.
- De meeste deelnemers (38%) wonen samen zonder kinderen. Een kwart (25%) woont alleen. Ook vormt ongeveer een kwart (26%) een gezin met twee ouders. 8% vorm een gezin met één ouder. De meeste kinderen van deze gezinnen zijn 18 jaar of ouder (35%). Daarna volgt de leeftijdscategorie van 4 /m 11 jaar met 33%. De leeftijdscategorie van kinderen jonger dan 4 jaar is het kleinste onder inwoners met kinderen in hun huishouden (16%).
- Verder vindt 14% het (heel) moeilijk om maandelijks rond te komen. Voor de helft van de deelnemers (50%) is rondkomen (heel) makkelijk.
- 92% van de deelnemers is in Nederland geboren. Ruim driekwart (77%) heeft ook ouders die allebei in Nederland geboren zijn. Voor 13% geldt dat één ouder in het buitenland is geboren. Bij 9% van de deelnemers zijn beide ouders in het buitenland geboren.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. En deze resultaten zijn niet herwogen.

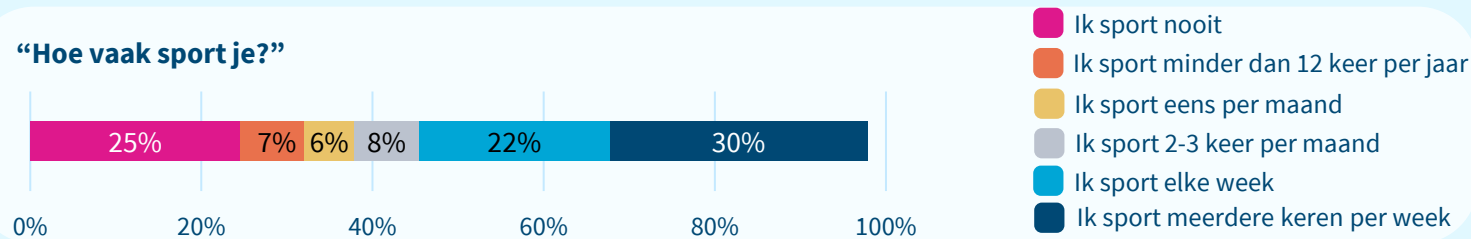


**Figuur 3.3. Overige kenmerken van respondenten (2/3)**

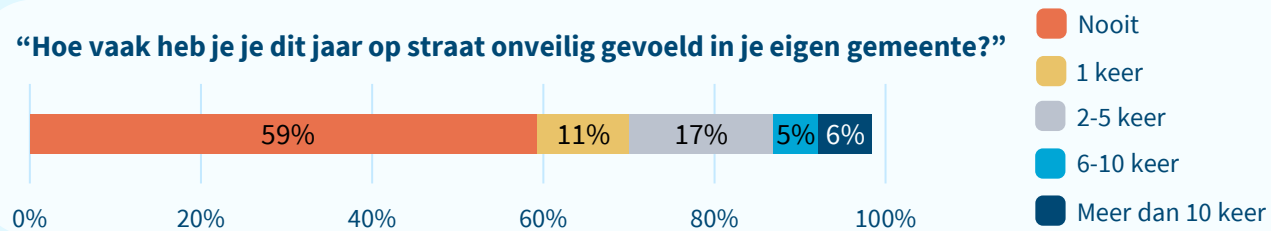
**“In wat voor omgeving woon je?”**



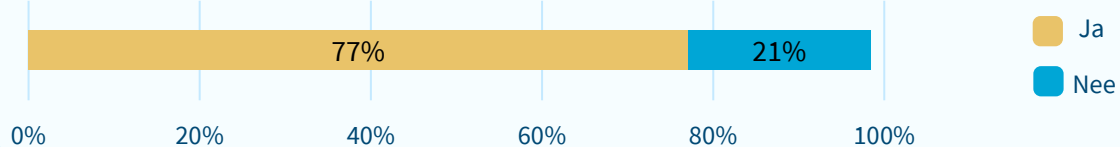
**“Hoe vaak sport je?”**



**“Hoe vaak heb je je dit jaar op straat onveilig gevoeld in je eigen gemeente?”**



**“Kan je met de fiets of lopend binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken?”**



**Overige kenmerken van deelnemers (2/3)**

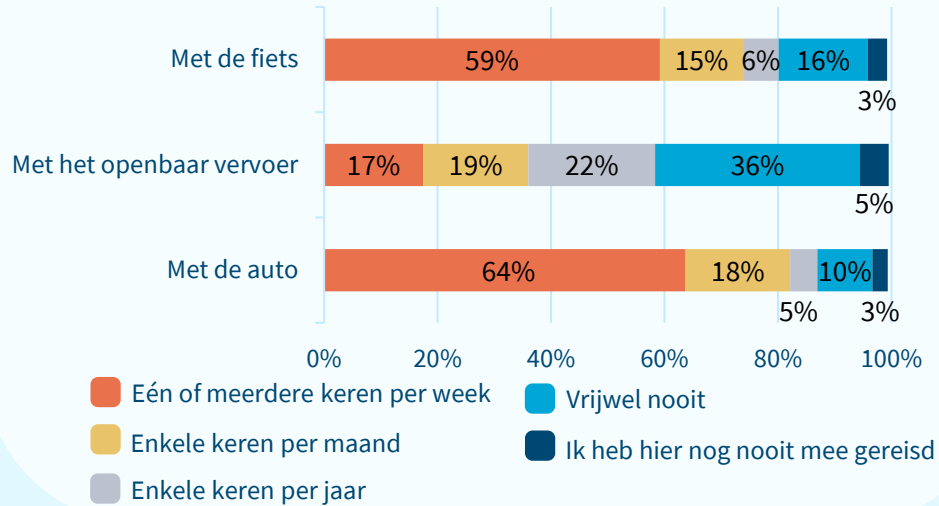
- Figuur 3.3 laat zien wat de samenstelling is van deelnemers aan dit onderzoek naar: woonomgeving, hoe vaak zij sporten, hoe vaak zij zich dit jaar onveilig hebben gevoeld in hun eigen gemeente en of zij binnen 300 meter met de fiets of lopend groen kunnen bereiken.
- 30% van de deelnemers woont in de buitenwijk van een dorp. Ook woont ongeveer een kwart in de buitenwijk van een grote stad (26%). Verder woont ook bijna een kwart in het centrum van een kleine stad of dorp (22%). En 17% in het centrum van een grote stad.
- Een kwart van de deelnemers (25%) sport nooit, terwijl bijna een derde (30%) meerdere keren per week sport.
- Een meerderheid van 59% heeft zich dit jaar niet onveilig gevoeld op straat. 11% heeft zich 1 keer onveilig gevoeld, terwijl ruim een kwart (28%) zich meer dan eens onveilig heeft gevoeld op straat.
- Ruim driekwart van de deelnemers (77%) kan binnen 300 meter van hun huis met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. En deze resultaten zijn niet herwogen.

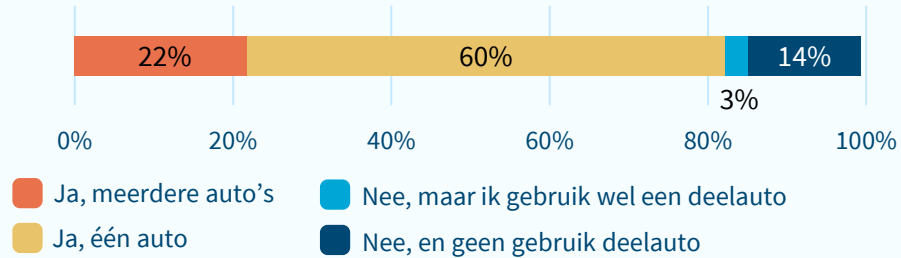


**Figuur 3.4. Overige kenmerken van respondenten (2/3)**

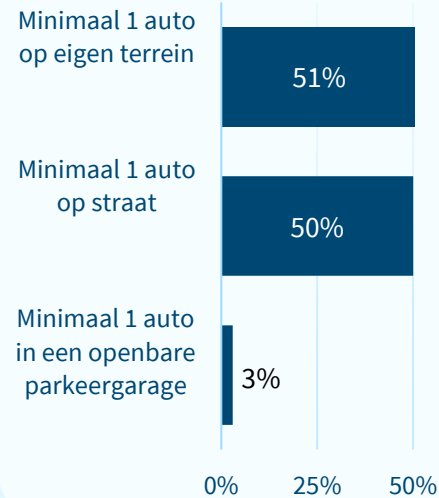
**“Hoe vaak reis je op de volgende manieren?”**



**“Heeft je huishouden een auto?”**



**“Waar parkeer je je auto(s) meestal? Je kan meerdere antwoorden kiezen.”**



**Overige kenmerken van deelnemers (3/3)**

- Figuur 3.4 laat zien wat de samenstelling is van deelnemers aan dit onderzoek naar: hoe vaak zij reizen met de fiets, openbaar vervoer en met de auto, of hun huishouden een auto bezit en waar zij hun auto(s) meestal parkeren.
- Een meerderheid reist één of meerdere keren per week met de fiets (59%) en met de auto (64%). Voor het openbaar vervoer is dit 17%. Van de deelnemers reist 41% (vrijwel) nooit met het openbaar vervoer.
- Wat betreft het autobezit heeft 82% van de deelnemers een auto in hun huishouden. 22% heeft meerdere auto's en 60% één auto. Ook is er een groep van 14% die geen auto heeft, en ook geen gebruik maakt van een deelauto.
- Van de deelnemers die met hun huishouden één of meerdere auto's bezitten, parkeert ongeveer de helft (51%) minimaal 1 auto op eigen terrein. Ook parkeert de helft (50%) meestal minimaal 1 auto op straat. 3% van de deelnemers parkeert minimaal 1 auto meestal in een openbare parkeergarage.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. En deze resultaten zijn niet herwogen.





4

## Resultaten

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

## Uitleg keuzemodellen

- *Keuzemodellen:* we analyseren de keuzes die deelnemers maakten in de DKE met keuzemodellen. Keuzemodellen voorspellen de kans dat iemand een bepaalde aanpak kiest op basis van de kenmerken van beleidsopties. Dat doen deze modellen op basis van de keuzes die deelnemers in het experiment maakten.
- *Voorbeeld keuzesituatie:* In deze keuzesituatie koos bijvoorbeeld 46% van de deelnemers voor aanpak 1 en 54% voor aanpak 2. Dit laat zien dat deelnemers verschillende afwegingen maken tussen een aantal kenmerken. Voor 46% van de deelnemers wogen de effecten van Aanpak 1 zwaarder dan de relatieve toename in de verhoging van de gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner (ten opzichte van aanpak 2). Voor 54% van de deelnemers gold het omgekeerde.
- *Toelichting keuzemodellen:* Aan de hand van data zoals deze kunnen modellen coëfficiënten voor de kenmerken schatten. In dit onderzoek is dat gebeurd op basis van 14.010 keuzes (1.401 deelnemers maakten ieder 10 keuzetaken), verspreid over 150 unieke keuzetaken (30 per versie, zie [bijlage A](#)).

### In dit hoofdstuk

- Resultaten van het MNL-model ([Hoofdstuk 4.1](#)).
- Uitsplitsingen naar deelgroepen ([Hoofdstuk 4.2](#)).
- Hoe belangrijk was elk kenmerk voor deelnemers bij het maken van keuzes? ([Hoofdstuk 4.3](#)).

**Figuur 4.1. Voorbeeld van een keuzesituatie**

**Als de gemeente moet kiezen tussen twee aanpakken voor het aanpassen van de openbare ruimte, welke zou je dan adviseren?\***

|   | Aanpak 1                            | Aanpak 2                           |
|---|-------------------------------------|------------------------------------|
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een sportaccommodatie bereiken (bijvoorbeeld een sportveld)?   | 1.000 mensen meer dan nu            | 5.000 mensen meer dan nu           |
| <b>i</b> Hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter lopend een speelplek bereiken?   | 2.500 kinderen meer dan nu          | Geen effect                        |
| <b>i</b> Hoeveel mensen ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter met de fiets of lopend een sport- of beweegplek bereiken (bijvoorbeeld een basketbalveldje)?                          | 5.000 mensen meer dan nu            | Geen effect                        |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater)? | 5.000 mensen meer dan nu            | 1.000 mensen meer dan nu           |
| <b>i</b> Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een ontmoetingsplek bereiken (bijvoorbeeld een bankje)?  | Geen effect                         | Geen effect                        |
| <b>i</b> Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen   | 15 euro extra belasting per inwoner | 5 euro extra belasting per inwoner |
| <b>Percentage deelnemers dat een aanpak kiest</b>   | <b>46%</b>                          | <b>54%</b>                         |



4.1

## Resultaten MNL-model

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

**Figuur 4.2. Resultaten van het MNL-model**

|   | Coëfficiënt      |
|---|------------------|
| Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner  | -0,0457          |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451           |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462           |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130           |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815           |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | 0,0289           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | 0,0262           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145           |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | Niet significant |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2945          |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2924          |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | 0,1832           |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. (t.o.v. geen extra maatregelen)                       | Niet significant |

## Resultaten van het MNL-model: significantie

- *Het MNL-model:* Met het lineair-additieve Multinomiale Logit model (MNL) kan worden bepaald wat voor de gemiddelde deelnemer het relatieve belang is van de verschillende kenmerken bij het maken van keuzes tussen verschillende beleidsaanpakken voor een beweegvriendelijke leefomgeving.
- *Significantie:* Alle effecten, behalve twee maatregelen voor automobilisten, hebben een significante invloed op het keuzegedrag van de deelnemers. We kunnen met een betrouwbaarheid van 95% aantonen dat de gemiddelde deelnemer deze kenmerken meeweegt in het advies aan de gemeente over een beleidsaanpak.
- *Coëfficiënten:* De coëfficiënten geven aan in hoeverre een kenmerk de (on)aantrekkelijkheid van een beleidsaanpak beïnvloedt. Dit wordt uitgedrukt in zogenaamde nutspunten. Hoe groter het aantal nutspunten hoe groter het effect van de verandering van een kenmerk op de beslissing van de deelnemers aan de DKE om voor de ene of de andere beleidsaanpak te kiezen. Als de coëfficiënt negatief is, dan betekent dit dat een stijging van het kenmerk de aantrekkelijkheid van een beleidsaanpak negatief beïnvloedt.



**Figuur 4.2. Resultaten van het MNL-model**

|   | Coëfficiënt      |
|---|------------------|
| Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner  | -0,0457          |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451           |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462           |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130           |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815           |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | 0,0289           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | 0,0262           |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145           |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | Niet significant |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2945          |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2924          |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | 0,1832           |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. (t.o.v. geen extra maatregelen)                       | Niet significant |

**\*\* Niet significant**

## Resultaten van het MNL-model: coëfficiënten

- *Hoe kan je de coëfficiënten ten opzichte van elkaar interpreteren?* Door de coëfficiënten door elkaar te delen kan je het relatieve belang van een verandering bepalen. Een voorbeeld: 1.000 extra bewegingsuren voor kinderen heeft een coëfficiënt van (0,0451) en 1.000 extra bewegingsuren voor volwassenen heeft een coëfficiënt van (0,0182). Dit betekent dat mensen het 2,47 keer zo waardevol vinden als kinderen in een gemeente 1.000 uur extra gaan bewegen ten opzichte van 1.000 extra bewegingsuren voor volwassenen.
- Bij kenmerken die in dezelfde eenheid zijn uitgedrukt kan je conclusies trekken over het relatieve belang van de kenmerken. Zoals blijkt uit het voorbeeld hierboven kan je concluderen dat Nederlanders extra bewegen voor kinderen belangrijker vinden dan extra bewegen voor volwassenen.
- Dit soort conclusies kan je lastiger trekken over kenmerken die in een andere eenheid zijn uitgedrukt. Je kan bijvoorbeeld wel concluderen dat mensen 1.000 extra bewegingen voor kinderen belangrijker vinden dan 1.000 extra mensen die een ontmoetingsplek binnen 300 meter kunnen bereiken, maar omdat deze kenmerken in een andere eenheid zijn uitgedrukt kan je niet zeggen dat mensen bewegen van kinderen belangrijker vinden dan de bereikbaarheid van ontmoetingsplekken.



## Resultaten van het MNL-model: collectieve betalingsbereidheid

- Door een coëfficiënt van een kenmerk van een investering in een beweegvriendelijke openbare ruimte te delen door de coëfficiënt voor de belastingverhoging kan de collectieve betalingsbereidheid voor een verandering van dit kenmerk worden bepaald. De interpretatie van deze resultaten staat op de volgende pagina.
- De betalingsbereidheid voor een gemeente is gebaseerd op een gemeente met 50.000 inwoners.

**Figuur 4.3. Resultaten van het MNL-model: collectieve betalingsbereidheid**

| Kenmerk   | Coëfficiënt MNL-model   | Betalingsbereidheid per inwoner | Betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners |
|---|-------------------------|---------------------------------|---|
| Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner  | -0,0457                 | -                               | -   |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451                  | €0,99                           | €49.500,-   |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182                  | €0,40                           | €20.000,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462                  | €1,01                           | €50.500,-   |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156                  | €6,91                           | €345.500,-  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402                  | €0,88                           | €44.000,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130                  | €0,28                           | €14.000,-   |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815                  | €3,97                           | €198.500,-  |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | 0,0289                  | €0,63                           | €31.500,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | 0,0262                  | €0,57                           | €28.500,-   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145                  | €0,32                           | €16.000,-   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | <i>Niet significant</i> | <i>Niet significant</i>         | <i>Niet significant</i>                                   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2945                 | -€6,44                          | -€322.000,-*  |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -0,2924                 | -€6,40                          | -€320.000,-*  |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | 0,1832                  | €4,01                           | €200.500,-  |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. (t.o.v. geen extra maatregelen)                       | <i>Niet significant</i> | <i>Niet significant</i>         | <i>Niet significant</i>                                   |



# De totale collectieve betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners

- Door een coëfficiënt van een kenmerk van een investering in een bewegvriendelijke openbare ruimte te delen door de coëfficiënt voor de belastingverhoging kan de collectieve betalingsbereidheid voor een verandering van dit kenmerk worden bepaald. Door dit te vermenigvuldigen met 50.000 kan de totale betalingsbereidheid voor een gemeente van 50.000 inwoners worden bepaald.
- **Let op:** je kan op basis van deze cijfers niet zeggen: 'het is belangrijker om ervoor te zorgen dat mensen dichtbij een plantsoen, park op bos wonen dan dat volwassenen meer bewegen' omdat de kenmerken in een andere eenheid zijn uitgedrukt. Bij de volwassenen gaat het om 40 mensen die 50 uur per jaar meer bewegen en bij de betere bereikbaarheid van plantsoen, park op bos gaat het om 1.000 mensen.



€49.500 voor 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen.



€198.500 voor 1.000 kinderen extra onder de 12 jaar die binnen 200 meter een speelplek kunnen bereiken.



€16.000 voor 1.000 mensen extra die binnen 300 meter een ontmoetingsplek kunnen bereiken (zoals een bankje).



€20.000 voor 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen.



€31.500 voor 1.000 mensen extra boven de 12 jaar die binnen 400 meter een sport- en beweegplek kunnen bereiken (zoals een basketbalveldje).



- €322.000 voor het weghalen van 4 of 6 parkeerplekken in een gemiddelde straat om ruimte te maken voor andere dingen. Je moet dus minimaal €322.000 aan maatschappelijke waarde creëren om dit acceptabel te maken. Zie de volgende slide



€50.500 voor 1.000 mensen extra die binnen 300 meter een plantsoen, park of bos kunnen bereiken.



€28.500 voor 1.000 mensen extra die binnen 1,5 kilometer een plek kunnen bereiken waar je aan op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwembad).



€345.500 voor 1.000 keer minder dat iemand zich onveilig voelt op straat.



€44.000 voor 1.000 mensen extra die binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school kunnen bereiken.



€200.500 voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op de meeste wegen binnen de bebouwde kom.



## Resultaten van het MNL-model: bereidheid tot het opgeven van 4 tot 6 parkeerplekken in een straat

- Door de coëfficiënt van het opgeven van 4 tot 6 parkeerplekken (-0,29345) te delen door coëfficiënten van andere kenmerken kan de bereidheid tot het opgeven van 4 tot 6 parkeerplekken in een gemiddelde straat worden bepaald. Als het weghalen van 4 tot 6 parkeerplekken per straat zorgt voor meer dan 6.507 beweeguren voor kinderen (-0,293 / 0,0451), dan is de maatschappelijke waarde positief.

**Figuur 4.4. Resultaten van het MNL-model: collectieve betalingsbereidheid**

| Kenmerk   | Coëfficiënt MNL-model | Wanneer is de meerwaarde van het opgeven van 4 tot 6 parkeerplekken in een straat positief? |
|---|-----------------------|---|
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | 0,0451                | 6.507 extra uur per jaar  |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | 0,0182                | 16.124 extra uur per jaar   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | 0,0462                | 6.352 mensen meer dan nu  |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | 0,3156                | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 930 keer per jaar                 |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | 0,0402                | 7.300 mensen meer dan nu  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | 0,0130                | 22.573 mensen meer dan nu   |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | 0,1815                | 1.617 kinderen meer dan nu  |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)               | 0,0289                | 10.154 mensen meer dan nu   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwembad) | 0,0262                | 11.200 mensen meer dan nu   |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | 0,0145                | 20.238 mensen meer dan nu   |



4.2

## Uitsplitsingen naar deelgroepen

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

**Resultaten**

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

**Figuur 4.5. Resultaten van het MNL-model: betalingsbereidheid van deelnemers die wel of geen auto bezitten**

- We zien hier dat autobezitters een relatief sterke waarde toekennen aan het realiseren van extra bewegingen voor volwassenen, het terugdringen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur en het voorkomen dat parkeerplekken worden weggehaald. Mensen die geen auto hebben kennen meer waarde toe aan de bereikbaarheid van groen en zwemwater.

|   | Alle deelnemers<br>(n=1.401) | Autobezitters<br>(n=1.151) | Geen autobezitters<br>(n=250) |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | €0,99                        | €0,98                      | €1,01                         |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | €0,40                        | €0,45                      | **                            |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | €1,01                        | €0,95                      | €1,24                         |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | €6,91                        | €6,96                      | €6,53                         |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | €0,88                        | €0,88                      | €0,85                         |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | €0,28                        | €0,30                      | **                            |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | €3,97                        | €4,12                      | €3,18                         |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | €0,63                        | €0,61                      | €0,69                         |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | €0,57                        | €0,53                      | €0,76                         |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | €0,32                        | €0,40                      | **                            |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | **                           | **                         | **                            |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,44                       | -€6,49                     | **                            |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,40                       | -€6,86                     | **                            |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | €4,01                        | €4,25                      | **                            |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                        | **                           | **                         | **                            |

\*\* Niet significant



**Figuur 4.6. Resultaten van het MNL-model: betalingsbereidheid van deelnemers met of zonder kinderen**

- We zien hier dat mensen met kinderen een relatief sterke waarde toekennen aan de bereikbaarheid van speelplekken voor kinderen en de bereikbaarheid van ontmoetingsplekken, terwijl mensen zonder kinderen meer waarde toekennen aan extra bewegen van volwassenen en voorkomen van onveiligheid. Opvallend is dat deelnemers met kinderen eenrichtingsverkeer negatief waarderen, terwijl deelnemers zonder kinderen dit positief waarderen.

|   | Alle deelnemers<br>(n=1.401) | Deelnemers met<br>kinderen<br>(n=479) | Deelnemers zonder<br>kinderen<br>(n=922) |
|---|------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | €0,99                        | €1,14                                 | €0,94                                    |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | €0,40                        | **                                    | €0,50                                    |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | €1,01                        | €1,14                                 | €0,96                                    |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | €6,91                        | €6,07                                 | €7,18                                    |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | €0,88                        | €1,10                                 | €0,80                                    |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | €0,28                        | **                                    | €0,27                                    |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | €3,97                        | €5,61                                 | €3,27                                    |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | €0,63                        | €0,55                                 | €0,66                                    |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | €0,57                        | €0,52                                 | €0,60                                    |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | €0,32                        | €0,45                                 | €0,26                                    |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | **                           | **                                    | **                                       |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,44                       | -€10,11                               | -€4,85                                   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,40                       | -€7,92                                | -€5,69                                   |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | €4,01                        | **                                    | €7,04                                    |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                        | **                           | -€5,81                                | €4,10                                    |

\*\* Niet significant



**Figuur 4.7. Resultaten van het MNL-model: betalingsbereidheid van deelnemers die wel of niet in een grote stad wonen**

- We zien hier dat mensen die in een grote stad wonen een relatief sterke waarde toekennen aan extra bewegen van volwassenen en speelplekken voor kinderen onder de 12 jaar, terwijl mensen die niet in een grote stad wonen meer waarde toekennen aan voorkomen van onveiligheid, de bereikbaarheid van ontmoetingsplekken en het niet weghalen van parkeerplekken.

|   | Alle deelnemers<br>(n=1.401) | Deelnemers wonend<br>in grote stad<br>(n=601) | Deelnemers niet<br>wonend in grote stad<br>(n=800) |
|---|------------------------------|---|--|
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | €0,99                        | €1,05   | €0,93  |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | €0,40                        | €0,56   | €0,28  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | €1,01                        | €0,94   | €1,04  |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | €6,91                        | €5,27   | €7,88  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | €0,88                        | €0,82   | €0,92  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | €0,28                        | €0,37   | €0,24  |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | €3,97                        | €4,13   | €3,85  |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | €0,63                        | €0,62   | €0,64  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | €0,57                        | €0,62   | €0,53  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | €0,32                        | €0,30   | €0,53  |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | **                           | **  | **   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,44                       | **  | -€7,32   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,40                       | **  | -€8,08   |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | €4,01                        | **  | €3,84  |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                        | **                           | **  | **   |

\*\* Niet significant



**Figuur 4.8. Resultaten van het MNL-model: betalingsbereidheid van deelnemers die een goede financiële situatie hebben of een matige of slechte.**

- We zien hier dat mensen met een goede financiële situatie een relatief sterkere waarde toekennen aan de meeste kenmerken. Mensen met een matige of slechte financiële situatie kennen een relatief sterkere waarde toe aan het voorkomen van onveiligheid.

|   | Alle deelnemers*<br>(n=1.401) | Deelnemers met een goede financiële situatie<br>(n=713) | Deelnemers met een matige/slechte financiële situatie<br>(n=672) |
|---|-------------------------------|---|--|
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door kinderen die zonder de investering te weinig bewegen   | €0,99                         | €1,18   | €0,73  |
| 1.000 extra uren beweging per jaar, door volwassenen die zonder de investering te weinig bewegen  | €0,40                         | €0,51   | €0,28  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos bereiken  | €1,01                         | €0,91   | €1,09  |
| Het komt 1.000 keer minder voor dat iemand zich onveilig voelt op straat  | €6,91                         | €5,64   | €8,21  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 800 meter een huisarts, supermarkt en school bereiken  | €0,88                         | €1,05   | €0,70  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken (zoals een sportveld)   | €0,28                         | €0,68   | **   |
| 1.000 extra kinderen onder de 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken  | €3,97                         | €5,16   | €2,81  |
| 1.000 mensen extra per jaar ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- en beweegplek bereiken (zoals een basketbalveldje)                               | €0,63                         | €0,64   | €0,64  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 1,5 kilometer een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (zoals schoon zwemwater)               | €0,57                         | €0,73   | €0,42  |
| 1.000 mensen extra kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken (zoals een bankje)  | €0,32                         | €0,43   | **   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | **                            | -€4,27  | **   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,44                        | -€7,61  | -€5,20   |
| Parkeren - in een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                   | -€6,40                        | -€7,36  | -€5,07   |
| Parkeren - de maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger (t.o.v. geen extra maatregelen) | €4,01                         | €4,48   | €3,74  |
| Parkeren - de meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen (t.o.v. geen extra maatregelen)                        | **                            | **  | €3,96  |



4.3

## Hoe belangrijk was elk kenmerk voor deelnemers bij het maken van keuzes?

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

**Resultaten**

5

Over het  
onderzoek

6

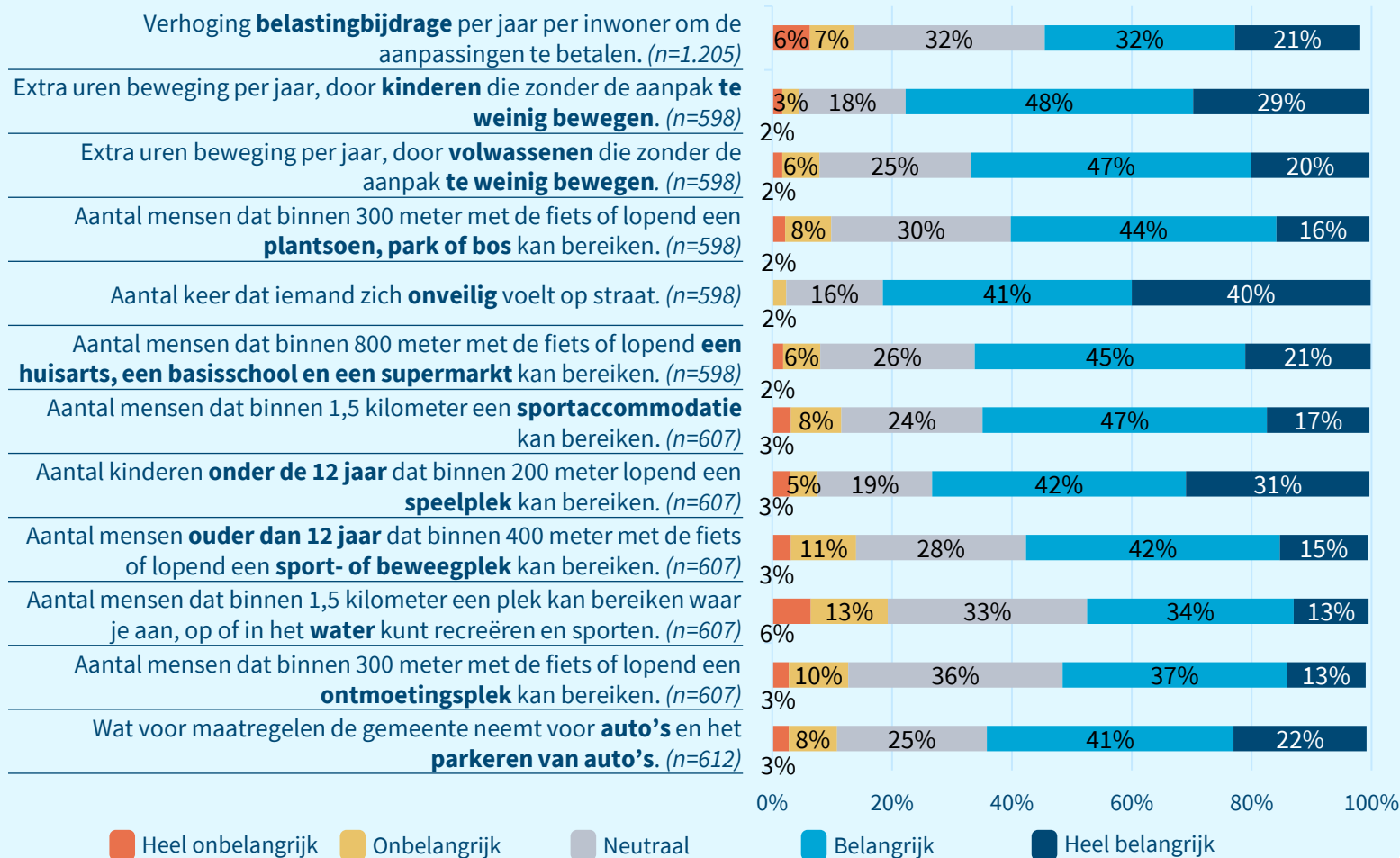
Methodologie

7

Bijlagen

**Figuur 4.9. Hoe belangrijk kenmerken zijn bij het maken van keuzes**

“Hoe belangrijk vond je de volgende kenmerken bij het maken van je keuzes?”



Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'.

## Veiligheid, dat kinderen bewegen en speelplekken voor jonge kinderen worden het meest (heel) belangrijk gevonden bij het maken van keuzes

- De figuur hiernaast laat per kenmerk zien hoe belangrijk deelnemers een kenmerken vonden bij het maken van keuzes. Er zijn drie kenmerken die van alle kenmerken door de meeste deelnemers (heel) belangrijk worden gevonden. Dat zijn:
  - Aantal keer dat iemand zich **onveilig** voelt op straat.
  - Extra uren beweging per jaar, door **kinderen** die zonder de aanpak **te weinig bewegen**.
  - Aantal kinderen **onder de 12 jaar** dat binnen 200 meter lopend een **speelplek** kan bereiken.
- Er kan een verschil zitten tussen deze antwoorden en de uitkomsten in de DKE. Bijvoorbeeld: het kan zijn dat de gemiddelde deelnemer de bereikbaarheid van water relatief onbelangrijk vindt, maar dat een aantal deelnemers die het wel belangrijk vinden een hele hoge betalingsbereidheid hebben. Dat kan ervoor zorgen dat de gemiddelde betalingsbereidheid voor dit kenmerk relatief hoog is.

### Op de volgende pagina's

→ Voorbeelden van motivaties waarom deelnemers kenmerken (heel) (on)belangrijk vonden bij het maken van keuzes.



## Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Beetje meer of minder belasting maakt niet uit

Verhoging van de belasting: het mag wat kosten. We krijgen er iets voor terug dat heel belangrijk is.

De kosten die zouden niet moeten uitmaken

Ik wil graag goede voorzieningen en wil daar ook wel voor betalen

Meer bewegen mag wat kosten, de opbrengsten in beter leven overstijgen dat

Verbeteringen kosten geld, maar liever niet teveel in een keer

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Ik wil geen belasting betalen als anderen willen sporten. Daar dient men zelf voor te zorgen een gemeente heeft al geld tekort als het gaat om huisvesting en veiligheid en armoede...heel gezond als die mensen eens 4 kilometer moeten fietsen om op de sportclub te komen.

Ze zouden eens wat logischer en efficiënter moeten gaan werken, dan hoeft men hun kostentekorten niet steeds weg te halen bij hun inwoners.

De kosten voor burgers mogen niet of nauwelijks oplopen, lasten zijn al hoog en zelfs te hoog

We betalen al genoeg belasting aan de gemeente

De gemeente krijgt al met betaald parkeren veel geld binnen er zijn al te weinig parkeer plekken.

Het aantal mensen moet opwegen tegen de kosten die er per persoon zijn.



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: extra aantal uren bewegen per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Bewegen kun je zelf ook doen. Hoeft de gemeente geen geld te kosten. Laten ze de stoepen maar beter onderhouden en de fietspaden. Dan kost extra bewegen ook minder moeite. Door slecht wegdek en rotpaaltjes heb ik een keer een flinke smak met de fiets gemaakt waardoor ik niet meer kan fietsen. En dat mis ik verschrikkelijk!!!

Kinderen zouden via school meer moeten bewegen. en voor volwassenen bijv. een sportschoolabonnement o.i.d. betalen: nee, zonde van het geld.

Bewegen is belangrijk maar kun je niet zomaar veranderen. Net als verplichte gymlessen voor kinderen die al 35 kilometer hebben gefietst die dag...

Kinderen die bewegen. Ligt aan ouders. Wil ik niet voor betalen

Ouders horen hun kinderen aan te sporen en niet de overheid

De mate van bewegen ligt bij meer partijen, het gezin voorop

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Kinderen moeten veel bewegen, als de basis is gelegd dan scheelt dat als je ouder wordt

Kinderen moet je de toekomst bieden, volwassenen hebben een eigen wil en keuze.

Ik vind vooral de voorzieningen voor kinderen belangrijk, volwassenen kunnen voor de omgeving kiezen waar ze gaan wonen

Kinderen moeten geholpen worden bij hun keuzes. En op straat moet je je gewoon veilig voelen

Goede conditie is belangrijk voor iedereen, jong en oud maar vooral voor jonge kinderen die, gezien de voortschrijdende obesitas, meer moeten bewegen.

Meer bewegen zorgt voor minder druk op de gezondheidszorg en is ook in het mentale aspect heel belangrijk, zeker voor kinderen.



## Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: extra aantal uren bewegen per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Bewegende kinderen vind ik belangrijker dan bewegende volwassenen. Bij kinderen is grotere gezondheidswinst te halen, en sowieso wordt elk bewegend kind ooit een bewegende volwassene

Volwassenen laten bewegen is minder belangrijk dan kinderen daartoe te stimuleren

Kinderen en volwassenen zijn helaas niet altijd te porren voor meer beweging

Het is allemaal wel belangrijk, maar het minst van dit lijstje is wel extra beweging voor volwassenen die te weinig bewegen. Die moeten op deze leeftijd wel enige eigen verantwoordelijkheid hebben.

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Bewegen is goed voor kinderen en volwassenen wat op lange termijn ook weer zorgkosten kan besparen.

Iedereen moet mee kunnen doen.

Ik vind dat volwassenen ook meer moeten bewegen. Daarom heel belangrijk.

Ik kies heel bewust bij de belangrijkste keuzes voor kinderen en volwassenen die meer moeten gaan bewegen, dit zijn de belangrijkste activiteiten bij iedereen eigenlijk, meer bewegen bij veel meer mensen jongeren en ouderen

Het is belangrijk dat iedereen de kans heeft om te sporten en te bewegen en een goed leven te leven



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen binnen 300 meter een plantsoen, park of bos kunnen bereiken, met de fiets of lopend

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Hoe dichtbij een groenvoorziening is, vind de kwaliteit belangrijker dan de kwantiteit

Niks is echt onbelangrijk maar toegang tot een park, plantsoen, bos is al heel toegankelijk alleen soms wat verder weg, dit zou geen probleem moeten zijn.

Als je afwegingen moet maken tussen bereikbaarheid voorzieningen of een strookje nietszeggend groen, dan gaan voorzieningen voor. De rest kan een wijk zelf oppakken met andere budgetten.

Niet iedereen kan bij een park of bos wonen

Het aantal mensen dat binnen 800 meter park/bos/arts etc kan bereiken is n.v.t. onderzoek heeft uitgewezen dat de afstand tot iets niet bepalend is hoe men ernaar toe gaat.

Bos/park is optioneel. Geen must om te bewegen.

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Ik vind dat er meer leefruimte moet komen en minder auto's, ook meer groen is dringend nodig voor de biodiversiteit en voor gezondere lucht

Nabijheid van "groen" is heel belangrijk om er op uit te gaan. Onveiligheid op straat moet sowieso afnemen. Faciliteiten liefst dichtbij, maar een iets grotere afstand van 800 meter is ook redelijk.

Ik vind het bijvoorbeeld heel belangrijk dat er veel groen in de woonomgeving is.

Ik heb bepaalde kenmerken belangrijker gevonden omdat ze volgens mij een directe invloed hebben op de gezondheid en levenskwaliteit van mensen. Vooral extra lichaamsbeweging voor kinderen en de nabijheid van groene ruimtes vind ik heel belangrijk, omdat deze factoren sterk bijdragen aan een gezonde ontwikkeling en een leefbare omgeving. Voor volwassenen en de toegang tot basisvoorzieningen heb ik enige belangrijkheid gegeven, aangezien ze wel relevant zijn maar voor mij minder dringend. Het gevoel van onveiligheid heb ik neutraal beoordeeld, omdat dit subjectief is en moeilijker te meten. De belastingbijdrage kreeg enige belangrijkheid, omdat kosten wel meetellen, maar niet zwaarder wegen dan voordelen voor gezondheid en leefomgeving.

Groen dichtbij is noodzaak



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel het aantal keer daalt dat iemand zich onveilig voelt op straat

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Om veel kosten te maken om mensen te laten bewegen. De jeugd zit tegenwoordig alleen maar op fatbikes, met meestal iemand achterop die dan helemaal niet beweegt. Daar moet iets aan gedaan worden, met het asociale rijgedrag wordt het daardoor onveiliger op straat.

Aantal keren dat iemand zich onveilig voelt op straat..., dat zegt niet veel, dat is heel persoonlijk en hoeft niet echt iets te betekenen

Ook hierbij is het een gevoel

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Omdat het nu echt eens ander moet, dit kan zo niet langer

Veiligheid, mensen willen niet in een onveilige omgeving bewegen. Ruimtes moeten bereikbaar zijn voor iedereen.

Veiligheid op straat is het enige en dat kan alleen door meer politie actief op straat te zien, niet door meer te bewegen

Veiligheid als vrouw zijnde

Niemand mag zich onveilig voelen

Veiligheid is voor mij 1 van de belangrijkste zaken. Want als het hier mis gaat is dat over het algemeen niet meer te herstellen.

De veiligheid en de parkeerplekken omdat dit urgente punten zijn vandaag de dag



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen binnen 800 meter een huisarts, een basisschool en supermarkt kunnen bereiken, met de fiets of lopend

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Een kilometer is niet zo veel. Als mensen een kilometer moeten fietsen voor dokter, park, supermarkt, redden ze dat best.

Sommige mensen vinden het niet erg om voorzieningen niet op loopafstand te hebben.

Voorzieningen zelf zijn weer belangrijker dan afstand.

Alles dichtbij je hebben is een utopie

Dat een school dichtbij is of een supermarkt is niet zo belangrijk het is zaak voor beide om te bewegen.

We zijn al erg verwend. Ik vind het geen verantwoorde besteding van belastinggeld. Beter eerst handhaven op leefbaarheid en uiterlijke verzorging van bestaande voorzieningen.

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Bewegen is voor iedereen belangrijk, en door voorzieningen dicht bij te hebben heb je 2 doelen tegelijk

Beweging is belangrijk en voor mensen is het bereiken van openbare voorzieningen belangrijk zeker gelet op langer thuis moeten wonen en omdat alles duurder wordt is wat je meer aan belasting moet betalen ook belangrijk

800 meter bij dokter etc vandaan wonen maakt het waarschijnlijk dat mensen er naartoe lopen of fietsen zonder verdere stimulans van de overheid. Zet echt zoden aan de dijk, meer dan 300 meter van een supermarkt.

Ik wil graag goede voorzieningen en wil daar ook wel voor betalen

Want dit zijn allemaal de basisvoorzieningen voor het leven van iedereen.

Ik vind het belangrijk dat mensen lopend of op de fiets naar de huisarts of een boodschapje kunnen doen en toch zo blijven bewegen en heel belangrijk dat mensen zich veilig voelen om het ook te doen



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie kunnen bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een sportveld)

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Kinderen hoeven niet zo dichtbij worden tegenwoordig toch gebracht en gehaald, meestal met de auto. Ontmoetingsplek dichtbij zou fijn zijn voor ouderen en een sportplek dichtbij hoeft van mij niet, dat maakt heel veel herrie. Vooral bij een voetbalvereniging. Ja gelukkig kan er dan ook weer een bijdrage van iedereen verwacht worden. Stom vind ik dat, er wordt al zoveel aan de gemeente betaald elk jaar doe dat soort dingen dan van dat bedrag.

Sportaccommodatie mag best verder zijn dan 1,5km. Jonge mensen kunnen best fietsen of gebracht worden. De ontmoetingsplekken (voor ouderen) vond ik erg belangrijk.

Ik woon heel dicht bij sportvelden maar daar is nooit iemand

Sportaccommodaties binnen 1,5 km is niet noodzakelijk, wel binnen straal van 5 km

Waarom moet de gemeente zich druk maken hoe mensen bij hun sportplek komen?

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Zorg als gemeente voor goede faciliteiten voor de jeugd om te sporten, dat moet meer gepromoot worden. Sportverenigingen waar de jeugd graag naar toe gaat, om te bewegen, maar ook om elkaar te ontmoeten. Nu zie je vaak dat jeugd s'avonds in speeltuinen rondhangen omdat er verder weinig plekken zijn om iets te doen.

Kinderen moeten in ieder geval niet te ver van een sportlocatie zitten.

Als de afstand te ver is om te kunnen sporten dan motiveerd dat niet

Ik vind vooral de bereikbaarheid van een sportaccommodatie belangrijk. Die afstand moet aantrekkelijk zijn om mensen in beweging te krijgen

I found these characteristics important because they directly improve accessibility and quality of life for residents. More people being able to reach sports facilities, playgrounds, and recreational areas encourages healthier lifestyles, social interaction, and community well-being. The small tax increase is reasonable compared to the long-term benefits for physical activity, safety, and overall happiness in the municipality.



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken, met de fiets of lopend

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Kinderen gaan toch niet meer buiten spelen

Kinderen kunnen stuk langer fietsen

Kinderen hebben altijd de kans om te spelen, een speelparkje is wel leuk, maar soms worden die ook weer verwaarloosd dus zoveel heb je er ook weer niet nodig, want het trekt ook pedo's en drug dealers aan

Ik heb geen kleine kinderen en ben, op paardrijden na, niet sportief, deze dingen zijn voor mij persoonlijk dus niet belangrijk

De afstand tot een kinder speelplaats is natuurlijk ook belangrijk maar ik denk dat dat in Nederland al goed geregeld is

Ik heb vroeger ook veel moeten fietsen om bepaalde dingen te kunnen doen dus niet alles hoeft heel dicht bij te zijn

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Speciaal voor kinderen is het heel belangrijk om buiten te kunnen spelen al helemaal nu nieuwe cijfers laten zien dat obesitas bij kinderen schrikbarend toeneemt

Jonge kinderen speelplek dichtbij oudere kinderen kan wat verder weg.

Kinderen hebben meer belang bij goede regelingen, zij hebben de toekomst. Bovendien kunnen zij nog niet altijd zelf lopend of met ander vervoer ergens naartoe (speel- of sportpark)

Speelplek voor kinderen, maar hoe zit het met veilig oversteken van drukke wegen naar die plekken?

Vooraf kinderen onder de 13 jaar moeten wegblijven bij mobieltjes en tablets en lekker buiten spelen en socialiseren. Aangezien je de wat jongere in de gaten moet houden niet te ver van huis

Ik vind het heel belangrijk dat kinderen buiten kunnen spelen en ook dicht bij huis. dat is voor mij het allerbelangrijkste en dat mensen elkaar dicht bij huis buiten kunnen ontmoeten



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen ouder dan 12 jaar binnen 400 meter een sport- of beweegplek kunnen bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een basketbalveldje)

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Omdat 12-jarigen of ouder gemakkelijk een afstand van iets meer dan 400 meter kunnen afleggen om een beweegplek te vinden.

Volwassenen kunnen makkelijk iets verder reizen voor bepaalde zaken, in tegenstelling tot kinderen.

Mensen kunnen ook thuis sporten en in elke gebied door hardlopen bijvoorbeeld.

Bewegen is goed, maar het is onmogelijk om alles bij iedereen dicht bij te doen, dus zo belangrijk vind ik het dan niet

Indien bewegen een prioriteit is voor volwassenen moeten ze ook wat voor over hebben. tijd, afstand, profijtbeginself.

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Dat er vooral met jeugd en ouderen rekening wordt gehouden

Je wil toch een zo groot mogelijke groep mensen bedienen tegen zo laag mogelijke extra kosten?

Bewegen en spelen is belangrijk voor iedereen, de rest is luxe

Iedereen is verschillend en je moet zo breed mogelijk inzetten om mensen te stimuleren buiten te zijn. Dat mag best wat kosten maar niet teveel.

Sport moet voor iedereen bereikbaar zijn

Ik vond bereikbaarheid van sport- en speelplekken heel belangrijk, omdat dit direct invloed heeft op hoeveel mensen kunnen bewegen en sporten in hun eigen buurt.



## Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek kunnen bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater)

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Water is onmogelijk overal om de 1,5 km te krijgen

Sporten op het water hoeft niet perse binnen 1.5 km

Recreëren en sporten bij water is een luxe. Als mensen dat willen ligt er meer verantwoordelijkheid/initiatief bij hun ipv gemeente/overheid.

Liever focus op laagdrempelig aanbod dan specifiekere dingen zoals zwemgelegenheden

Ik vind het bereiken van zwemwater niet zo belangrijk als andere sport accommodaties

Sommige dingen zijn minder belangrijk zoals water dat is niet het hele jaar door

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Omdat je aan het water veel kan doen en ik vind de jongeren belangrijk omdat ze anders niks te doen hebben en je hangjongeren krijgt

Omdat ik zelf graag aan water recreër

Dat mensen naar hun sportclub kunnen of ergens recreëren is ook erg belangrijk. In mijn gemeente is recreëren vaak wat verder van huis. Er zijn weinig echte parken of zwemwater en die zijn dan dus ver van veel woningen.



## Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: hoeveel mensen binnen 300 meter een ontmoetingsplek kunnen bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een bankje)

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

300 meter lopen voor een ontmoetingsplek, dat is praktisch op de hoek van elke straat en onhaalbaar

Een bankje is minder belangrijk dan een speeltuin voor kinderen

Er zijn genoeg ontmoetingsplekken

Kinderen zijn de toekomst en nogmaals sporten moet je willen, ontmoetingsplek of bankje, kan je ook voor de deur zetten

Ik vraag me soms af of je niet meer hangplekken creëert

### Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Belangrijk voor ouderen om elkaar dichterbij te kunnen ontmoeten

Ontmoetingsplek voor volwassenen en speelplekken voor kinderen mogen niet te ver weg liggen want belangrijk voor sociale contacten en de ontwikkeling van het kind.

Het is belangrijk voor de sociale toestand om binnen handbereik ontmoetingsplekken te hebben

Alles wat het gemakkelijker maakt om te bewegen is voor iedereen goed, maar ik als oudere kan juist niet gaan wandelen hier dichtbij in het bos omdat er nergens een bankje is om even uit te rusten. Niet op de weg ernaar toe, niet in het bos. Kleine kinderen moeten wel vlakbij huis kunnen spelen, zodat de ouders er toezicht op kunnen houden. Parkeren is voor iedereen al heel moeilijk tegenwoordig, en duur. Gaan wij onze 80+ broers en zussen opzoeken, thuis of in het ziekenhuis zijn we vele euro's kwijt. Melkkoetje voor gemeenten? Met een verhoging van de belasting tot 20 euro p.p. per jaar, zou veel gedekt kunnen worden en is iedereen vrij om ergens heen te gaan, winkelen in het centrum, voor sport, naar familie, wandelend, fietsend of met de auto.



# Motivaties van deelnemers bij het kenmerk: wat voor maatregelen de gemeente neemt voor auto's en het parkeren van auto's

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) onbelangrijk?

Het parkeren en eenrichtingsverkeer kan op bepaalde plaatsen wel en op andere weer niet

Maakt mij niet zoveel uit of het eenrichtingsverkeer of 30 kilometer zone wordt het laatste vind ik iets beter

Ik bezit zelf geen auto. Dus alles rondom parkeerbeleid en maximum snelheid raakt mij niet of minder. Mits er wel een verbetering in het OV plaatsvindt. Ook dit is de afgelopen jaar enorm verslechterd

Enkele parkeerplekken opofferen zal geen halszaak zijn..

Dan loop je maar verder voor je auto

Geloof niet dat parkeerplekken weghalen of 30 km zones instellen hier nu iets toe doet

## Waarom vinden sommige deelnemers dit kenmerk (heel) belangrijk?

Ik vind dat auto gebruik ontmoedigd moet worden

Parkeren is op veel plaatsen in Nederland al een groot probleem, dus nog meer parkeerplaatsen weghalen maakt het probleem alleen maar groter. Belast het hebben van meerdere auto's nog zwaarder en verbiedt een garage te mogen ombouwen in een woning.

Met name de parkeerplekken en eenrichtingswegen die gepland stonden zijn belangrijk omdat dit toch weer voor onrust kan zorgen door de veranderingen en irritatie kan veroorzaken

Er verdwijnen al genoeg parkeerplaatsen, Niet meedoen aan vermeende en door zelf gecreëerde crisissen.

Speelplekken dichtbij is ook veiliger. Zo ook eenrichtingsverkeer. En plekken voor sporten en of recreëren moeten op loop-fietsafstand zijn anders pakken mensen de auto

Als mindervalide wordt het steeds moeilijker om ergens te komen als je niet fietst of kan lopen. Parkeren in de buurt is super belangrijk. Ik zie dit thema nergens terug terwijl er steeds meer ouderen zijn.





5

## Over het onderzoek

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

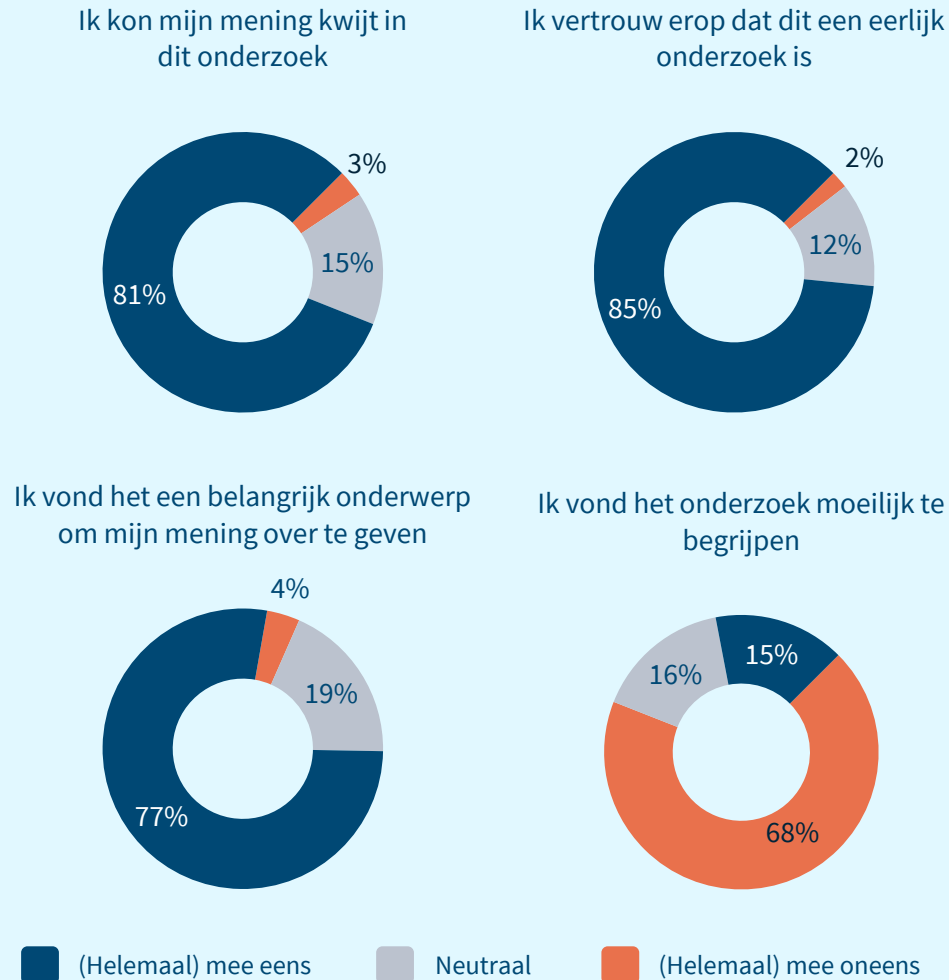
6

Methodologie

7

Bijlagen

**Figuur 5.1. Vragen over het onderzoek**



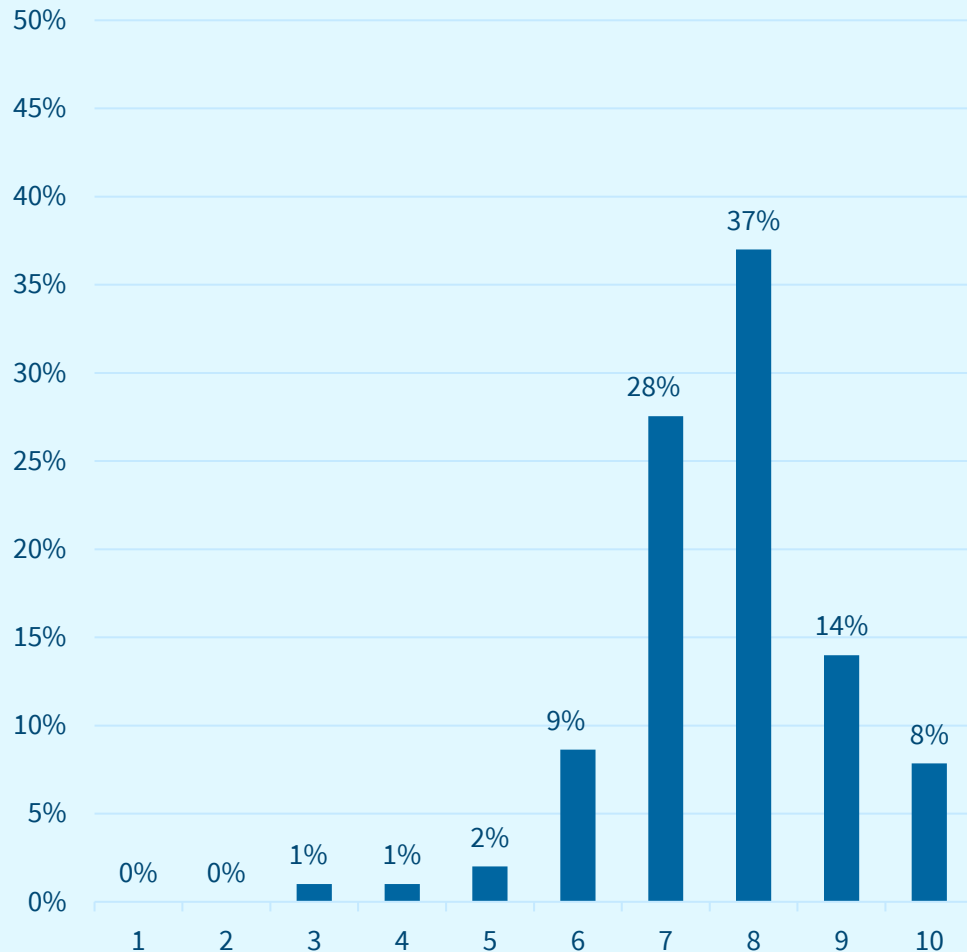
## Hoe hebben deelnemers het onderzoek gewaardeerd?

- Figuur 5.1 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek.
- De meeste deelnemers (81%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. 3% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. Deelnemers geven aan dat dit onderwerp ze aan het denken zet en hier voor het eerst over meedenken.
- Ook geven de meeste deelnemers (85%) aan dat zij erop vertrouwen dat dit onderzoek eerlijk is. 2% vertrouwt hier niet op.
- Ruim driekwart van de deelnemers (77%) geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. Zij geven aan dat bewegen een belangrijk onderwerp is voor iedereen. En ook voor de volksgezondheid.
- Ruim twee derde van de deelnemers (68%) vindt het onderzoek makkelijk te begrijpen. Ook vindt 15% van de deelnemers het onderzoek moeilijk te begrijpen.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. En deze resultaten zijn niet herwogen.



**Figuur 5.2. Over het rapportcijfer**



Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Zeg ik liever niet/weet ik niet'. En deze resultaten zijn niet herwogen.

## Welk rapportcijfer geven deelnemers aan de raadpleging?

- Figuur 5.2 laat zien welk rapportcijfer deelnemers aan het onderzoek hebben gegeven.
- Deelnemers zijn positief over het onderzoek. 96% van de deelnemers beoordeelt het onderzoek met een voldoende.
- Deelnemers beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer 7,7.

Er moeten meer van dit soort onderzoeken komen.

Leuk om mijn mening te mogen geven over dit toch vaak onderschatte onderwerp.

Het verschilt wel of je in een grote gemeente of in een dorp woont, meestal zijn hier de afstanden naar een speelveld of bos veel kleiner.

Ik hoop dat de antwoorden serieus worden genomen en er echt iets mee worden gedaan





6

## Methodologie

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

# Het ontwerpproces van de DKE bestond uit 4 stappen

Het ontwerpproces van de DKE bestond uit 4 stappen die onderzoekers van Populytics samen met adviseurs van Kenniscentrum Sport & Bewegen hebben doorlopen. Hieronder staan de stappen kort toegelicht. Op de volgende pagina's geven we een meer gedetailleerd overzicht van de ontwerpstappen. Het resultaat van het ontwerpproces staat in [Bijlage A](#).

## Stap 1

In de eerste ontwerpstep zijn er een aantal methodologische keuzes gemaakt met betrekking tot de formulering van kenmerken en hun effecten. Deze staan op de [volgende pagina](#).

Verder is er ook besloten dat in de kenmerken in ieder geval de volgende onderwerpen moeten terugkomen:

- Spelen.
- Bewegen.
- Sporten.
- Ontmoeten.
- Actieve mobiliteit (lopen en fietsen).
- Veiligheid (gevoel).
- Gezondheid.
- Groen.
- Blauw.
- Parkeren.

## Stap 2

De tweede ontwerpstep betrof het selecteren en formuleren van de kenmerken in de DKE. Hiervoor hanteerden we twee criteria:

- *Concreetheid*: dit criterium waarborgt dat de kenmerken meetbaar zijn en dichtbij de belevingswereld van deelnemers liggen.
- *Handelingsperspectief*: dit criterium waarborgt dat waarderingen uit de DKE gemeenten ondersteunen bij het maken van keuzes over ruimtelijk beleid.

Op pagina's 55 en 56 staat de definitieve lijst met kenmerken inclusief een onderbouwing.

## Stap 3

Ontwerpstep drie bestond uit het inschatten van de veranderende effecten van de kenmerken.

Voor de definitieve lijst van kenmerken zijn de veranderende effecten ingeschat aan de hand van een literatuurstudie.

De effecten van de kenmerken zijn daarna geïnterpreteerd door adviseurs van Kenniscentrum Sport & Bewegen, een onderzoeker van het RIVM en een beleidsmedewerker van de gemeente 's-Hertogenbosch.

## Stap 4

In de vierde ontwerpstep is er een pilot van de DKE uitgevoerd met 100 respondenten. Het doel van deze pilot was tweeledig:

- *Begrijpelijkheid*: Aan de hand van de pilot konden we achterhalen of de DKE goed te begrijpen is voor deelnemers.
- *Afwegen van keuzesituaties*: Aan de hand van de pilot konden we ook achterhalen of deelnemers middels de keuzesituaties in staat worden gesteld om alle kenmerken af te wegen.



# Methodologische keuzes voor het ontwerp van de DKE

1

*Formuleren we de kenmerken als middel of als einddoel?*  
Als middel, want het einddoel is vrij vaak hetzelfde (komt vaak neer op verbeteren van gezondheid). En we zijn geïnteresseerd in het middel dat mensen prefereren om gezondheid te verbeteren. Als we voor 'einddoel' als abstractieniveau hadden gekozen, dan kan je ook niet onderzoeken of inwoners meer waarde zien in het realiseren van gezondheidseffecten via investeringen waardoor kinderen meer gaan spelen of door investeringen die actieve mobiliteit bevorderen.

3

*Formuleren we de levels van kenmerken interventieniveau of stadsniveau? Op interventieniveau, want we willen betalingsbereidheid weten. En de kostencomponent is voor deelnemers beter te interpreteren (dus bijvoorbeeld 20 euro extra belasting) dan in percentages bij het stadsniveau. Een mogelijk nadeel van deze keuze is dat deelnemers alleen de verandering beoordelen en dat deelnemers niet weten hoe de huidige situatie is. Hoe sterk mensen een verandering beoordelen hangt vaak ook af van hoe slecht hun huidige situatie is. Je zou dit kunnen oplossen door informatie over de huidige situatie toe te voegen, maar dan krijg je dat de uitkomsten moeilijker te generaliseren worden. We hebben uiteindelijk gekozen als interventieniveau als abstractieniveau.*

2

*Formuleren we de kenmerken objectief of subjectief?*  
In principe objectief formuleren (zoals aantal mensen dat extra gaat bewegen of aantal mensen dat binnen een bepaalde afstand woont van de beweegplek). Dit is waar beleidsmakers gemakkelijker op kunnen sturen. Maar bij uitzondering subjectief formuleren wanneer objectieve formulering niet in de rede ligt (zoals bij gevoel van sociale veiligheid, want dat is een voorwaarde voor bewegen).

4

*Welke methodologische keuzes zijn er gemaakt over de keuzesituaties?*  
We kiezen voor een dual response design. Deelnemers kiezen eerst tussen twee opties en daarna kunnen ze er ook nog voor kiezen om de investeringsoptie die ze hebben gekozen af te wijzen. Elke deelnemer krijgt 10 keuzetaken. We splitsen het onderzoek op in 5 DCEs. In DCE 1 en DCE 2 zitten 5 attributen en het kostenattribuut. In DCE 3 en 4 zitten 5 attributen plus het kostenattribuut en het beleid rond belemmeren van autoverkeer. We kunnen alle DCEs gezamenlijk modelleren. Het voordeel van DCE 1 en DCE 2 zonder expliciete informatie over beleid rond belemmeren van autoverkeer is dat er aan het alleen doen van DCE 3 en 4 het risico zit dat deelnemers alleen kijken naar kosten en dit beleid en niet naar de effecten. In DCE5 zijn een aantal attributen die eerder niet of net aan significant bleken nogmaals getest gezamenlijk met het kostenattribuut.



**Figuur 6.1. Lijst met kenmerken van de DKE (1/2)**

**Kenmerk**

*Aantal extra uren beweging per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.*

- Alles in uren per jaar uitgedrukt, omdat de kosten straks ook per jaar zijn. Dit is makkelijker te vergelijken voor deelnemers.
- We hebben de focus gelegd op kinderen die nu onvoldoende bewegen en niet op extra bewegen van alle kinderen, omdat beleidsmakers op dit moment vooral geïnteresseerd zijn extra beweging bij kinderen die op dit moment te weinig bewegen.

*Aantal extra uren beweging per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.*

- We hebben hier de focus gelegd op bewegen omdat buiten spelen terugkomt bij andere kenmerken.
- Alles in uren per jaar uitgedrukt, omdat de kosten straks ook per jaar zijn. Dit is makkelijker te vergelijken voor deelnemers.
- We hebben de focus gelegd op volwassenen die nu onvoldoende bewegen en niet op extra bewegen van alle volwassenen, omdat beleidsmakers op dit moment vooral geïnteresseerd zijn extra beweging bij volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.

*Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken?*

- 300 meter is de vuistregel voor recreatief groen.

*Hoeveel daalt het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen op straat?*

- We hebben gekozen voor het aantal keer dat iemand zich onveilig voelt en niet het aantal mensen dat zich onveilig voelt, omdat mensen er meer waarde aan kunnen hechten dat iemand zich drie keer minder onveilig voelt in plaats van 1 keer.

*Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter met de fiets of lopend een huisarts, een basisschool en een supermarkt bereiken?*

- We gaan ervan uit dat het niet of een huisarts, of een school of een supermarkt is, maar het hele pakket.

*Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer een sportaccommodatie bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een sportveld)?*

- De 1,5 kilometer komt uit het Sportakkoord.



**Figuur 6.1. Lijst met kenmerken van de DKE (1/2)**

**Kenmerk**

|   |   |
|---|---|
| <i>Hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter een speelplek bereiken, met de fiets of lopend?</i>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• 200 meter is op dit moment de vuistregel hiervoor.</li></ul>  |
| <i>Hoeveel mensen ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter een sport- of beweegplek bereiken, met de fiets of lopend(bijvoorbeeld een basketbalveldje)?</i>                          | <ul style="list-style-type: none"><li>• 400 meter is op dit moment de vuistregel hiervoor.</li></ul>  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter een ontmoetingsplek bereiken, met de fiets of lopend (bijvoorbeeld een bankje)?</i>   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Er is uitgegaan van dezelfde vuistregel als voor recreatief groen.</li></ul>  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater)?</i> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Er is uitgegaan van dezelfde vuistregel als voor sportaccomodaties.</li></ul>   |
| <i>Wat voor maatregelen neemt de gemeente voor auto's en het parkeren van auto's?</i>   | <ul style="list-style-type: none"><li>• We hebben verschillende maatregelen voor auto's en het parkeren van auto's meegenomen in het onderzoek die vaak voorkomen in beleidsdiscussies over een beweegvriendelijke openbare ruimte.</li></ul>   |
| <i>Verhoging belastingbijdrage per jaar per inwoner.</i>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• We kiezen voor een jaarlijks terugkerend payment vehicle in plaats van eenmalig omdat andere effecten ook als jaarlijks terugkomen. Dit helpt methodologisch gezien om de waardering terug te vertalen in betalingsbereidheid. Voor de andere effecten geldt dat ze ook jaarlijks geld kosten om te realiseren (beheer en onderhoud).</li></ul> |





7

## Bijlagen

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

Bijlagen

A

## Bijlage: Het design van de 5 versies van het Discrete Keuze Experiment (DKE)

- Het design van versie 1 van de DKE
- Het design van versie 2 van de DKE
- Het design van versie 3 van de DKE
- Het design van versie 4 van de DKE
- Het design van versie 5 van de DKE

1

Samenvatting

2

Aanleiding en  
opzet onderzoek

3

Deelnemers

4

Resultaten

5

Over het  
onderzoek

6

Methodologie

7

**Bijlagen**

**Figuur 7.1. Het design van versie 1 van de DKE**

| Kenmerk  | Effect                                      |  |  |   |   |  |
|--|---|--|--|---|---|--|
|  | Level 1                                     | Level 2  | Level 3  | Level 4   | Level 5   | Level 6  |
| <i>Aantal extra uren beweging per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.</i>                                 | Geen effect                                 | 1.000 uur per jaar (40 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 2.000 uur per jaar (80 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 4.000 uur per jaar (160 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 7.000 uur per jaar (280 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    | 12.000 uur per jaar (480 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)    |
| <i>Aantal extra uren beweging per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.</i>                              | Geen effect                                 | 1.000 uur per jaar (40 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 2.000 uur per jaar (80 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 4.000 uur per jaar (160 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 7.000 uur per jaar (280 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) | 12.000 uur per jaar (480 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen) |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken?</i>                      | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu  | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Hoeveel daalt het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen op straat?</i>  | Geen effect                                 | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 50 keer per jaar   | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 100 keer per jaar  | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 200 keer per jaar   | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 500 keer per jaar   | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 1.000 keer per jaar  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter met de fiets of lopend een huisarts, een basisschool en een supermarkt bereiken?</i> | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu  | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen.</i>                           | 1 euro extra belasting per inwoner per jaar | 2 euro extra belasting per inwoner per jaar                                  | 5 euro extra belasting per inwoner per jaar                                  | 10 euro extra belasting per inwoner per jaar                                  | 20 euro extra belasting per inwoner per jaar                                  | 30 euro extra belasting per inwoner per jaar                                   |



**Figuur 7.2. Het design van versie 2 van de DKE**

| Kenmerk  | Effect                                      |   |   |  |  |  |
|--|---|---|---|--|--|--|
|  | Level 1                                     | Level 2                                     | Level 3                                     | Level 4                                      | Level 5                                      | Level 6                                      |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een sportaccommodatie bereiken (bijvoorbeeld een sportveld of een zwembad)?</i>   | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter met de fiets of lopend een speelplek bereiken?</i>  | Geen effect                                 | 200 kinderen meer dan nu                    | 400 kinderen meer dan nu                    | 800 kinderen meer dan nu                     | 1.500 kinderen meer dan nu                   | 2.500 kinderen meer dan nu                   |
| <i>Hoeveel mensen ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter met de fiets of lopend een sport- of beweegplek bereiken (bijvoorbeeld een skatebaan, een voetbalveldje, basketbalveldje, fitnessstoestel of wandelroute)?</i> | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater waarin je kunt zwemmen of suppen)?</i>     | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een ontmoetingsplek bereiken (bijvoorbeeld een bankje, waterfontein, hondenuitlaatplek, een picknicktafel of jongerenontmoetingsplek)?</i>                | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen.</i>   | 1 euro extra belasting per inwoner per jaar | 2 euro extra belasting per inwoner per jaar | 5 euro extra belasting per inwoner per jaar | 10 euro extra belasting per inwoner per jaar | 15 euro extra belasting per inwoner per jaar | 20 euro extra belasting per inwoner per jaar |



**Figuur 7.3. Het design van versie 3 van de DKE**

| Kenmerk  | Effect                                      |  |  |  |   |  |
|--|---|--|--|--|---|--|
|  | Level 1                                     | Level 2  | Level 3  | Level 4  | Level 5   | Level 6  |
| <i>Aantal extra uren beweging per jaar, door kinderen die op dit moment te weinig bewegen.</i>                                 | Geen effect                                 | 1.000 uur per jaar (40 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)                            | 2.000 uur per jaar (80 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)                            | 4.000 uur per jaar (160 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)                           | 7.000 uur per jaar (280 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)  | 12.000 uur per jaar (480 kinderen die elke week een half uur extra bewegen)                      |
| <i>Aantal extra uren beweging per jaar, door volwassenen die op dit moment te weinig bewegen.</i>                              | Geen effect                                 | 1.000 uur per jaar (40 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen)                         | 2.000 uur per jaar (80 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen)                         | 4.000 uur per jaar (160 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen)                        | 7.000 uur per jaar (280 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen)   | 12.000 uur per jaar (480 volwassenen die elke week een half uur extra bewegen)                   |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een plantsoen, park of bos bereiken?</i>                      | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Hoeveel daalt het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen op straat?</i>  | Geen effect                                 | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 50 keer per jaar                           | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 100 keer per jaar                          | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 200 keer per jaar                          | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 500 keer per jaar   | Het aantal keer dat mensen zich onveilig voelen daalt met 1.000 keer per jaar                    |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 800 meter met de fiets of lopend een huisarts, een basisschool en een supermarkt bereiken?</i> | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Wat voor maatregelen neemt de gemeente ten aanzien van auto's en het parkeren van auto's?</i>                               | Geen extra maatregelen                      | In een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | In een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | In een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | De maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger. | De meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. |
| <i>Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen.</i>                           | 1 euro extra belasting per inwoner per jaar | 2 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 5 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 10 euro extra belasting per inwoner per jaar   | 20 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 30 euro extra belasting per inwoner per jaar   |



**Figuur 7.4. Het design van versie 4 van de DKE**

| Kenmerk  | Effect                                      |  |  |  |   |  |
|--|---|--|--|--|---|--|
|  | Level 1                                     | Level 2  | Level 3  | Level 4  | Level 5   | Level 6  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een sportaccommodatie bereiken (bijvoorbeeld een sportveld of een zwembad)?</i>   | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Hoeveel kinderen tot en met 12 jaar kunnen binnen 200 meter met de fiets of lopend een speelplek bereiken?</i>  | Geen effect                                 | 200 kinderen meer dan nu   | 400 kinderen meer dan nu   | 800 kinderen meer dan nu   | 1.500 kinderen meer dan nu  | 2.500 kinderen meer dan nu   |
| <i>Hoeveel mensen ouder dan 12 jaar kunnen binnen 400 meter met de fiets of lopend een sport- of beweegplek bereiken (bijvoorbeeld een skatebaan, een voetbalveldje, basketbalveldje, fitnessstoestel of wandelroute)?</i> | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater waarin je kunt zwemmen of suppen)?</i>     | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een ontmoetingsplek bereiken (bijvoorbeeld een bankje, waterfontein, hondenuitlaatplek, een picknicktafel of jongerenontmoetingsplek)?</i>                | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu   | 1.000 mensen meer dan nu   | 2.500 mensen meer dan nu   | 5.000 mensen meer dan nu  | 10.000 mensen meer dan nu  |
| <i>Wat voor maatregelen neemt de gemeente ten aanzien van auto's en het parkeren van auto's?</i>   | Geen extra maatregelen                      | In een gemiddelde straat worden er 2 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | In een gemiddelde straat worden er 4 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | In een gemiddelde straat worden er 6 parkeerplekken weggehaald om ruimte te maken voor andere dingen | De maximumsnelheid wordt op de meeste wegen binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur. Zo wordt het verkeer veiliger. | De meeste wegen in woonwijk worden eenrichtingsverkeer. Zo is er meer ruimte voor andere dingen. |
| <i>Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen.</i>   | 1 euro extra belasting per inwoner per jaar | 2 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 5 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 10 euro extra belasting per inwoner per jaar   | 15 euro extra belasting per inwoner per jaar  | 20 euro extra belasting per inwoner per jaar   |



**Figuur 7.5. Het design van versie 5 van de DKE**

| Kenmerk  | Effect                                      |   |   |  |  |  |
|--|---|---|---|--|--|--|
|  | Level 1                                     | Level 2                                     | Level 3                                     | Level 4                                      | Level 5                                      | Level 6                                      |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een sportaccommodatie bereiken (bijvoorbeeld een sportveld of een zwembad)?</i>   | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 1,5 kilometer met de fiets of lopend een plek bereiken waar je aan, op of in het water kunt recreëren en sporten (bijvoorbeeld schoon zwemwater waarin je kunt zwemmen of suppen)?</i> | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Hoeveel mensen kunnen binnen 300 meter met de fiets of lopend een ontmoetingsplek bereiken (bijvoorbeeld een bankje, waterfontein, hondenuitlaatplek, een picknicktafel of jongerenontmoetingsplek)?</i>            | Geen effect                                 | 500 mensen meer dan nu                      | 1.000 mensen meer dan nu                    | 2.500 mensen meer dan nu                     | 5.000 mensen meer dan nu                     | 10.000 mensen meer dan nu                    |
| <i>Verhoging gemeentelijke belastingbijdrage per jaar per inwoner om de aanpassingen te betalen.</i>   | 1 euro extra belasting per inwoner per jaar | 2 euro extra belasting per inwoner per jaar | 5 euro extra belasting per inwoner per jaar | 10 euro extra belasting per inwoner per jaar | 15 euro extra belasting per inwoner per jaar | 20 euro extra belasting per inwoner per jaar |





populytics.nl