

Rapport

SCOOTERS IN DE BINNENSTEDEN

Onderzoek in opdracht van Milieudefensie
November 2015

COLOFON

Uitgave

I&O Research
Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede

Rapportnummer

2015/concept

Datum

November 2015

Opdrachtgever

Milieudefensie

Auteurs

Peter Kanne
Marjolein Meurs
Laurens Klein Kranenburg

Bestellingen

Exemplaren zijn verkrijgbaar bij de opdrachtgever.

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron (I&O Research) en opdrachtgever (Milieudefensie) duidelijk worden vermeld.



INHOUDSOPGAVE

1. Belangrijkste uitkomsten.....	5
2. Inleiding en onderzoeksvraag	7
2.1 Aanleiding voor het onderzoek	7
2.2 Onderzoeksvragen.....	7
2.3 Verantwoording.....	7
3. Vervoermiddelen en ergernissen	10
3.1 Aantal brom- en snorfietzen	10
3.2 Ergernis aan vervoermiddelen.....	11
3.3 Oorzaken van ergernis	13
3.4 Ervaringen van bromfietzers en scootrijders in de stad.....	14
4. Maatregelen om overlast door brommers en scooters te beperken	16
5. Onderzoeksverantwoording.....	21



1

HOOFDSTUK

Belangrijkste uitkomsten



1. Belangrijkste uitkomsten

Brom- en snorfietsers roepen van alle vervoermiddelen de meeste ergernis op

In totaal ergert 56 procent van alle inwoners van de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) zich aan brom- en/of snorfietsers. Aan de bromfiets ergert 49 procent zich 'altijd' of 'vaak'. Bij de snorfiets is dit 43 procent. Daarmee behoren de brom- en snorfietsen van alle vervoermiddelen tot de grootste bron van ergernis onder inwoners van de G4. De auto wekt bij 30 procent van de inwoners ergernis op, en aan fietsers ergert ruim een kwart van de inwoners (27 procent) zich. Dit blijkt uit een online onderzoek onder 1.051 inwoners van de vier grote steden dat I&O Research heeft uitgevoerd in opdracht van Milieudefensie.

Inwoners ergeren zich aan brom- en snorfietsers vanwege hun gevaarlijke rijgedrag en de snelheidsovertredingen. In mindere mate worden milieu-aspecten als geluidsoverlast en luchtvervuiling genoemd.

Inwoners van Amsterdam ergeren zich het meest

In het algemeen ergeren Amsterdammers zich relatief vaker aan vervoermiddelen dan inwoners van de andere grote steden (m.u.v. de elektrische fiets). Zo ergert 60 procent van de Amsterdammers zich aan brommers en scooters. Dit is een significant hoger percentage dan in Rotterdam (41 procent) en Den Haag (42 procent). Naarmate men in of dichterbij de binnenstad woont, neemt de ergernis toe.

Veel steun voor strengere handhaving verkeersregels

Het gevaarlijke rijgedrag van brommer- en scooterrijders stuit op veel weerstand. Deze perceptie vertaalt zich in een groot draagvlak voor strengere handhaving op verkeersregels (voor scooter- en brommerrijders) door de politie. Van alle maatregelen gericht op het terugdringen van overlast door brommers en scooters krijgt dit voorstel per saldo de meeste steun. Ruim acht op de tien inwoners zijn hiervan een voorstander.

Verder zien we dat het draagvlak voor een verbod op de meest vervuilende scooters het grootst is onder inwoners van Amsterdam. Een verklaring is dat Amsterdammers zich het vaakst ergeren aan brom- en snorfietsers. Dit gevoel van urgentie kan het draagvlak voor scooterbeperkende maatregelen voeden. Een andere verklaring is dat Amsterdam dichtbebouwd en bewoond is en de stad de meeste toeristen en zakenmensen trekt van de G4. Daarnaast rijden er in Amsterdam verhoudingsgewijs de meeste brom- en snorfietsen (68 per 1.000 inwoners, oftewel 55.000 brom- en snorfietsen).

Weinig draagvlak voor algemeen verbod op scooters en brommers

Per saldo zijn er meer tegenstanders (47 procent) dan voorstanders (40 procent) van een algemeen verbod op scooters en brommers in de stad. Ook het invoeren van betaald parkeren voor scooters en brommers kan op weinig draagvlak rekenen.

2

HOOFDSTUK

Inleiding en onderzoeksvraag



2. Inleiding en onderzoeksvraag

2.1 Aanleiding voor het onderzoek

Stadscentra hebben te maken met een aanzienlijke verkeersdrukke, veroorzaakt door bewoners, toeristen, forensen en anderen. Automobilisten, fietsers, voetgangers, brom- en snorfietzers maken allen gebruik van de weg. In de grote steden is zelfs sprake van 'fietsfiles'. De drukke veroorzaakt ongelukken en ergernissen. Bovendien is het gemotoriseerde verkeer verantwoordelijk voor de uitstoot van CO₂ en fijnstof.

Milieudefensie wil van de inwoners van de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, hierna te noemen: **G4**) weten of zij overlast ervaren van bromfietsen, auto's, fietsers en andere vervoermiddelen. En, zo ja, welke vorm(en) van overlast. Volgens Milieudefensie zijn scooters, vooral met tweetaktmotoren, zeer slecht voor de luchtkwaliteit. Ze stoten grote hoeveelheden (ultra)fijnstof uit en dragen zo bij aan de slechte luchtkwaliteit in de grote steden.¹

2.2 Onderzoeksvragen

I&O Research heeft dit onderzoek uitgevoerd onder inwoners van de vier grote steden van 18 jaar en ouder met als centrale vraag:

In hoeverre ervaren inwoners van de vier grote steden (G4) overlast van scooters en andere vervoermiddelen en welk soort overlast ervaren zij?



Deelvragen:

- Van welke vervoermiddelen ervaren inwoners wel eens overlast in de binnenstad?
- Welk type overlast wordt door inwoners daarbij ervaren?
- In hoeverre zijn inwoners voor of tegen maatregelen met betrekking tot het gebruik van bromfietsen (scooters) in de stad?
- Welke verschillen tussen groepen inwoners (bijvoorbeeld wel/geen scooterrijder, man/vrouw, jong/oud) zien we?

2.3 Verantwoording

I&O Research voerde van maandag 2 november tot en met zondag 8 november 2015 een online onderzoek uit naar de standpunten en ervaringen van Nederlanders in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). De respondenten zijn geselecteerd uit het I&O Research Panel en PanelClix. In totaal hebben in deze periode 1.051 inwoners van de vier grote steden deelgenomen aan het onderzoek.

De deelnemers zijn uitgenodigd op het onderwerp 'vervoer in de stad', met de volgende uitnodigingstekst: "Deze peiling gaat over vervoermiddelen die u gebruikt of tegenkomt in de stad waar u woont." De respondenten is niet verteld wie de opdrachtgever was.

¹ Zie bijvoorbeeld Bard van de Weijer (2014), de Volkskrant, "Tweetaktscooter nog grotere vervuiler dan gedacht", <http://www.volkskrant.nl/wetenschap/tweetaktscooter-nog-grotere-vervuiler-dan-gedacht~a3654566/>

In dit onderzoek worden de volgende definities gehanteerd:

Bromfietsen hebben een maximale constructiesnelheid van 45 km/u. Zij zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cc of een elektromotor met een vermogen van niet meer dan 4 kW. Bromfietsen zijn voorzien van een gele kentekenplaat en voor bestuurders geldt een helmplicht.

Snorfietsen hebben een maximale constructiesnelheid van 25 km/u. Zij zijn voorzien van een blauwe kentekenplaat; het gebruik van een helm is niet verplicht. Rijwielen met trapondersteuning vallen hier niet onder.

Afhankelijk van de uitvoering worden **scooters** gerekend tot de categorie bromfietsen dan wel snorfietsen ('snorscooters').

Het begrip **binnenstad** kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Aan deelnemers van dit onderzoek is de volgende toelichting gegeven: "*Met 'binnenstad' bedoelen we het echte centrum van de stad. Vaak is dat het oudste deel van de stad.*" Daarbij konden deelnemers kiezen uit één van de volgende antwoordmogelijkheden ("Woont u zelf..."):

- In de binnenstad van uw gemeente;
- Niet in de binnenstad, maar binnen enkele kilometers daarvandaan;
- In een woonwijk/buitenwijk die niet aan het centrum grenst (meerdere kilometers afstand)



Zie hoofdstuk 5 voor een nadere onderzoeksverantwoording.

3

HOOFDSTUK

Vervoermiddelen en ergernissen



3. Vervoermiddelen en ergernissen

3.1 Aantal brom- en snorfietsen

In Nederland zijn er 1,1 miljoen brom- en snorfietsen, waarvan 136.000 in de vier grote steden. Relatief gezien is het bromfietsbezit in de G4 lager dan in Nederland. Met name in Utrecht is het aantal bromfietsen per 1.000 inwoners (18) duidelijk lager dan gemiddeld in Nederland (29). In Den Haag en Amsterdam zien we verhoudingsgewijs veel snorfietsen per 1.000 inwoners. Niettemin bestaat een deel van de weggebruikers in de grote steden uit brom- en snorfietsers uit omliggende gemeenten, hetgeen niet verdisconteerd is in deze cijfers.

Tabel 3.1

Aantal brom- en snorfietsen, G4 en Nederland (absoluut en per 1.000 inwoners)

Gemeente	AANTAL (ABSOLUUT)			AANTAL PER 1.000 INWONERS		
	Bromfiets	Snorfiets	Totaal	Bromfiets	Snorfiets	Totaal
Amsterdam	23.445	31.900	55.345	29	39	68
Rotterdam	16.149	18.174	34.323	26	29	55
Den Haag	10.882	20.389	31.271	21	40	61
Utrecht	5.925	8.975	14.900	18	27	45
G4	56.401	79.438	135.839	25	35	59
NEDERLAND	494.501	605.048	1.099.549	29	36	65

Bron: CBS Statline (o.b.v. kentekenregister RDW), peildatum 1 januari 2015

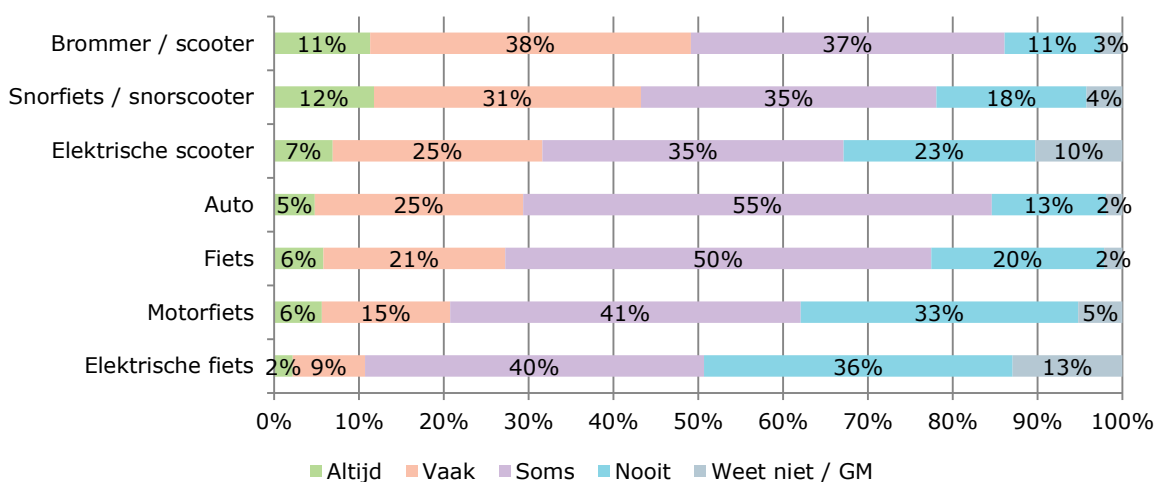
3.2 Ergernis aan vervoermiddelen

Als we aan mensen vragen welke vervoermiddelen hun ergernis oproepen in de stad, zien we dat de brommer/scooter de meeste ergernis wekt. Bijna de helft van alle inwoners (49 procent) ergert hier zich 'altijd' of 'vaak' aan (figuur 3.1). Op de tweede plaats staat de snorfiets c.q. snorscooter, waaraan 43 procent zich altijd of vaak ergert. In totaal ergert 56 procent van alle inwoners zich aan brom- en/of snorfietzers.

De top 3 wordt gecompleteerd door de elektrische scooter (32 procent). Aan de auto ergert 30 procent zich altijd of vaak, voor de fiets is dat 27 procent.

Figuur 3.1

Aan welke van deze vervoermiddelen ergert u zich wel eens in de stad?



Amsterdammers ergeren zich het meest

In het algemeen ergeren Amsterdammers zich relatief vaker aan vervoermiddelen dan inwoners van de andere grote steden (m.u.v. de elektrische fiets). Dit is weergegeven in tabel 3.2. Amsterdammers noemen gemiddeld 2,6 bronnen van ergernis, terwijl dat onder Rotterdammers en Hagenaars respectievelijk 1,8 en 1,9 is. Utrechtters zitten daar tussenin: gemiddeld 2,0.

Verder ergert 60 procent van de Amsterdammers zich aan brommers en scooters. Dit is een significant hoger percentage dan in Rotterdam (41 procent) en Den Haag (42 procent). Ditzelfde patroon zien we bij de snorfiets c.q. snorscooter. Ook het gebruik van fietsen is voor inwoners van Amsterdam naar verhouding een grotere bron van ergernis dan in andere steden.

Tabel 3.2

Mate van ergernis (% altijd of vaak), naar gemeente en type vervoermiddel

	AMSTERDAM	ROTTERDAM	DEN HAAG	UTRECHT	TOTAAL
Brommer / scooter	60%	41%	42%	48%	49%
Snorfiets / snorscooter	57%	32%	36%	42%	43%
Elektrische scooter	36%	25%	28%	38%	32%
Auto	36%	24%	29%	25%	30%
Fiets	34%	19%	27%	25%	27%
Motorfiets	24%	26%	14%	15%	21%
Elektrische fiets	8%	13%	14%	9%	11%
TOTAAL	255%	180%	190%	202%	213%

Ergernis het grootst in de binnenstad

Naarmate men in of dichterbij de binnenstad woont neemt de ergernis toe. Bewoners van de binnensteden noemen gemiddeld 2,4 bronnen van ergernis, onder buitenwijkbewoners is dat gemiddeld 1,7 (tabel 3.3). Alleen de elektrische fiets roept in de buitenwijken iets meer ergernis op dan in of vlak buiten de binnenstad. De volgorde van ergernissen verandert niet veel, wel roept de fiets in de buitenwijken iets meer ergernis op dan de auto, terwijl dat in en net buiten de binnenstad net andersom is.

Tabel 3.3

Mate van ergernis (% altijd of vaak), naar woongebied en type vervoermiddel

	BINNESTAD	NIET IN DE BINNESTAD, MAAR BINNEN ENKELE KM. DAARVANDAAN	IN EEN BUITENWIJK DIE NIET AAN HET CENTRUM GRENST	TOTAAL
Brommer / scooter	53%	49%	41%	49%
Snorfiets / snorscooter	48%	41%	36%	43%
Elektrische scooter	36%	31%	21%	32%
Auto	34%	28%	21%	30%
Fiets	32%	24%	23%	27%
Motorfiets	26%	17%	16%	21%
Elektrische fiets	10%	10%	14%	11%
TOTAAL	239%	200%	172%	213%

Als we kijken naar de verschillen tussen mannen en vrouwen dan blijken die vrij beperkt te zijn (maximaal 5 procentpunt) en niet-significant. Alleen lijken vrouwen (32 procent) zich significant vaker te ergeren aan de auto dan mannen (26 procent).

Ook de verschillen tussen leeftijdsgroepen zijn gering. Wel ergeren 18-34 jarigen (37 procent) zich significant vaker aan de auto dan 35-49 jarigen (29 procent) en 50-plussers (24 procent).

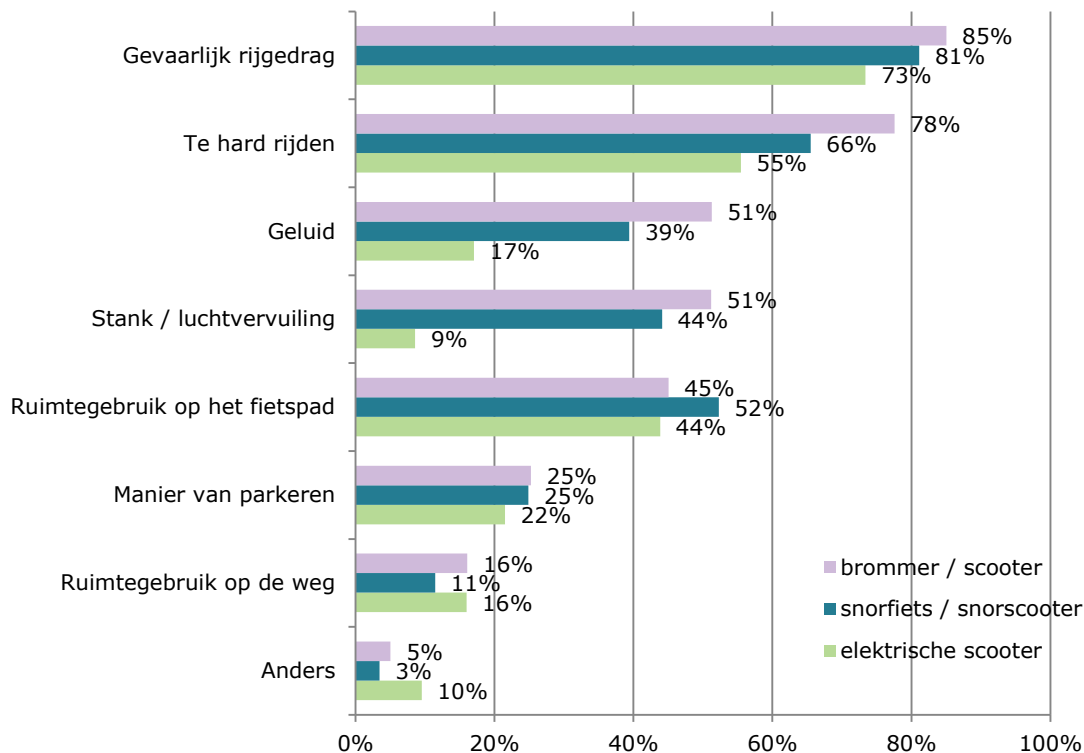


3.3 Oorzaken van ergernis

Figuur 3.2 geeft de oorzaken van ergernis weer voor de drie vervoermiddelen waaraan inwoners zich het meest ergeren. Het weggebruik en rijgedrag zijn bij de brommer, snorfiets en elektrische scooter de grootste bron van ergernis. Degenen die zich ergeren, noemen in acht van de tien gevallen 'gevaarlijk rijgedrag' als bron van ergernis bij brommers en snorfietsen. In mindere mate worden milieu-aspecten als geluid en luchtvervuiling genoemd. Bij de elektrische scooter vormt het gebrek aan geluid een probleem, waardoor mensen dit type scooter niet horen aankomen.

Figuur 3.2

Ergernissen per type vervoermiddel (brommer, snorfiets en elektrische scooter) (% genoemd)
(alleen inwoners die zich 'altijd' of 'vaak' ergeren)



Ook bij andere vervoermiddelen ergeren inwoners zich het meest aan de rijstijl van andere weggebruikers (gevaarlijk rijgedrag, te hard rijden). Dit is weergegeven in tabel 3.4. Bij de (elektrische) fiets wordt daarnaast gewezen op het ruimtegebruik op het fietspad als bron van ergernis. Motorrijders roepen behalve met hun weggedrag ergernis op door het geluid dat zij produceren.

Tabel 3.4

Top 3 ergernissen bij andere vervoermiddelen (met tussen haakjes % genoemd)²

VERVOERMIDDEL	ERGERNIS NR. 1	ERGERNIS NR. 2	ERGERNIS NR. 3
Fiets	Gevaarlijk rijgedrag (88%)	Manier waarop een fiets geparkeerd wordt (54%)	Ruimtegebruik op het fietspad (37%)
Elektrische fiets	Gevaarlijk rijgedrag (61%)	Te hard rijden (59%)	Ruimtegebruik op het fietspad (28%)
Motorfiets	Te hard rijden (69%)	Gevaarlijk rijgedrag (66%)	Geluid (55%)
Auto	Te hard rijden (78%)	Gevaarlijk rijgedrag (72%)	Manier waarop een auto geparkeerd wordt (49%)

3.4 Ervaringen van bromfietzers en scooterrijders in de stad

Aan bromfietzers of scooterrijders die wel eens in de stad rijden, is gevraagd welke situaties zij meemaken. Van deze groep zegt 70 procent dat zij 'vaak' dan wel 'continu' blij zijn dat zij snel met hun scooter of bromfiets door de stad kunnen rijden (tabel 3.5).

Opvallend is verder dat scooter- en brommerrijders vaker hun *eigen* ergernissen aan andere weggebruikers noemen dan de (negatieve) feedback die zij zelf van anderen ontvangen.

Tabel 3.5

Hoe vaak maakt u de volgende situaties mee?

(Alleen respondenten die op bromfietzers of scooterrijders (benzine) in de stad rijden, n = 48)

	CONTINU / VAAK	SOMS	(BIJNA) NOOIT	TOTAAL
Dat u blij bent dat u met uw scooter of bromfiets snel door de stad kunt rijden	70%	15%	15%	100%
Dat u te weinig ruimte heeft op het fietspad (snorfiets) of de rijbaan (brommer/scooter)	34%	43%	23%	100%
Dat andere weggebruikers u de weg of fietspad blokkeren	32%	43%	25%	100%
Dat u wordt afgesneden door automobilisten	27%	55%	18%	100%
Dat mensen laten merken dat ze zich ergeren aan het geluid van uw scooter of bromfiets	21%	20%	58%	100%
Dat mensen laten merken dat ze zich ergeren aan de uitlaatgassen van uw scooter of bromfiets	18%	16%	66%	100%
Dat u negatieve opmerkingen krijgt over de scooter of bromfiets van andere weggebruikers	13%	18%	69%	100%
Dat u complimenten krijgt over uw scooter of bromfiets	11%	26%	63%	100%
Dat u (iets) harder rijdt dan is toegestaan	6%	35%	59%	100%

² Alleen inwoners die zich 'altijd' of 'vaak' ergeren aan dit type vervoermiddel.

4

HOOFDSTUK

Maatregelen om overlast door brommers en scooters te beperken



4. Maatregelen om overlast door brommers en scooters te beperken

Veel steun voor strengere handhaving verkeersregels

Brommers en scooters zijn de grootste bron van ergernis in de vier grote steden, zo blijkt uit hoofdstuk 3. Daarbij hebben we gezien dat met name het gevaarlijke rijgedrag van brommer- en scooterrijders op veel weerstand stuit. Deze perceptie vertaalt zich in een groot draagvlak voor strengere handhaving op verkeersregels (voor scooter- en brommerrijders) door de politie. Van alle maatregelen gericht op het terugdringen van overlast door brommers en scooters krijgt dit voorstel per saldo de meeste steun (tabel 4.1). Ruim acht op de tien inwoners zijn hiervan een voorstander.

Ook het invoeren van een verplichte jaarlijkse keuring, zowel gericht op snelheid als op uitstoot, kan op veel steun rekenen onder inwoners van de G4. Driekwart van de inwoners steunt deze maatregelen.

Weinig draagvlak voor algemeen verbod op scooters en brommers

Per saldo zijn er meer tegenstanders (47 procent) dan voorstanders (40 procent) van een algemeen verbod op scooters en brommers in de stad. Ook het invoeren van betaald parkeren voor scooters en brommers kan op weinig draagvlak rekenen.

Strengere handhaving krijgt meeste steun onder 50-plussers en Amsterdammers

De steun voor maatregelen hangt voor een deel samen met leeftijd. Zo zijn 50-plussers significant vaker voorstander (88 procent) van strengere handhaving dan 18-34 jarigen (78 procent), hoewel deze maatregel in laatstgenoemde groep dus nog steeds op een ruime meerderheid kan rekenen (tabel 4.2). Daarnaast zijn 50-plussers significant vaker voorstander van een verplichte jaarlijkse keuring en de invoering van betaald parkeren dan 18-34 jarigen. Bij de andere maatregelen is de samenhang tussen leeftijd en draagvlak zwak tot afwezig.

Verder zien we dat het draagvlak voor een verbod op de meest vervuilende scooters het grootst is onder inwoners van Amsterdam. Een verklaring is dat Amsterdammers zich het vaakst ergeren aan brom- en snorfietsers (zie tabel 3.2). Dit gevoel van urgentie kan het draagvlak voor scooterbeperkende maatregelen voeden. Er is een zwakke, maar positieve relatie tussen de mate van ergernis aan brommer/scooters en de steun voor scooterbeperkende maatregelen. Een andere verklaring is dat Amsterdam dichtbebouwd en bewoond is, de stad de meeste toeristen en zakenmensen trekt van de G4 en dat er in Amsterdam verhoudingsgewijs de meeste brom- en snorfietsen rijden (zie paragraaf 3.1).

Andere oplossingen

Welke (andere) oplossingen hebben inwoners om de verkeersdrukke en -overlast in hun stad te verminderen? Veel mensen noemen concrete verkeersmaatregelen, zoals het autovrij of (nog meer) autoluw maken van de binnenstad. Anderen zouden graag meer ruimte zien voor fietsers en andere weggebruikers (bredere wegen en paden, scheiding van verkeersstromen). Ook het verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor (brom-)fietsers wordt een aantal keer genoemd.

Een andere oplossingsrichting is het uitbreiden van het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met gratis vervoer. Ook zouden automobilisten meer ruimte moeten krijgen om aan de randen van de stad te parkeren, zodat zij met het ov naar de binnenstad kunnen reizen.

Strengere handhaving wordt eveneens veel genoemd. Specifieke vormen van gevaarlijk weggedrag die kunnen worden aangepakt, zijn het door rood licht rijden, het ontbreken van verlichting en te hard rijden.



Andere oplossingen, hoewel minder genoemd, zijn het verbeteren van voorlichting op scholen en het zwaarder belasten van bepaalde vervoermiddelen (bijv. wegenbelasting voor brom- en snorfietsen).

Tabel 4.1

Steun voor maatregelen gericht op brommers en scooters

	GROOT VOOR- STANDER (1)	ENIGSZINS VOOR- STANDER (2)	VOOR- STANDER (1+2)	ENIGSZINS TEGEN- STANDER (3)	GROOT TEGEN- STANDER (4)	TEGEN- STANDER (3+4)	WEET NIET / GEEN MENING
Strengere handhaving in de stad op verkeersregels door scooterrijders door de politie	57%	26%	83%	7%	4%	11%	6%
Verplichte jaarlijkse keuring van scooters met controle op illegaal opvoeren van scooters	54%	27%	81%	9%	4%	13%	5%
Verplichte jaarlijkse keuring van scooters op uitstoot	47%	29%	76%	11%	6%	16%	8%
Een verbod op de meest vervuilende scooters/brommers in de stad	42%	28%	70%	13%	8%	22%	8%
Scooters/brommers (op benzine) verbieden in delen van de stad waar scooters/brommers het meest overlast geven	32%	31%	63%	18%	10%	28%	9%
Verplaatsing van alle snorscooters en snorfietsen van fietspad naar rijbaan (alle scooterrijders zijn dan verplicht helm te dragen)	36%	26%	62%	16%	12%	28%	10%
Scooters/brommers (op benzine) verbieden in delen van de stad waar de lucht het vliest is	34%	27%	61%	19%	10%	29%	10%
Uitbreiding van het aantal laadpunten voor elektrische scooters in de stad	27%	34%	61%	14%	7%	20%	19%
Parkeerverbod op aangewezen locaties voor scooters/brommers (of andersom, parkeerzones aanwijzen)	26%	33%	59%	16%	13%	29%	12%
Een verbod op scooters/brommers in de stad die op benzine rijden (dus alleen elektrisch nog toegestaan)	25%	29%	54%	21%	14%	35%	11%
Een algemeen verbod op scooters en brommers in de stad	13%	27%	40%	29%	18%	47%	13%
Betaald parkeren voor scooters/brommers in de stad	17%	22%	39%	24%	25%	49%	12%

Tabel 4.2Steun voor maatregelen gericht op brommers en scooters, naar leeftijd (% voorstander)³

	18-34	35-49	50+	TOTAAL
Strengere handhaving in de stad op verkeersregels door scooterrijders door de politie	78%	83%	88%	83%
Verplichte jaarlijkse keuring van scooters met controle op illegaal opvoeren van scooters	74%	80%	87%	81%
Verplichte jaarlijkse keuring van scooters op uitstoot	68%	72%	85%	76%
Betaald parkeren voor scooters/brommers in de stad	34%	35%	45%	39%

Tabel 4.3Steun voor maatregelen gericht op brommers en scooters, naar gemeente (% voorstander)⁴

	AMSTERDAM	DEN HAAG	ROTTERDAM	UTRECHT	TOTAAL
Verplichte jaarlijkse keuring van scooters op uitstoot	79%	75%	77%	68%	76%
Een verbod op de meest vervuilende scooters/brommers in de stad	77%	68%	63%	68%	70%
Verplaatsing van alle snorscooters en snorfietsen van fietspad naar rijbaan (alle scooterrijders zijn dan verplicht helm te dragen)	69%	65%	56%	54%	62%
Een verbod op scooters/brommers in de stad die op benzine rijden (dus alleen elektrisch nog toegestaan)	60%	54%	47%	56%	54%

Verbod op brommers zou fietsgebruik doen toenemen en verkeer in binnenstad doen afnemen

Aan brom- en snorfietsbezitters die in de stad rijden, is gevraagd wat het voor hen zou betekenen als er een verbod zou komen op brommers en scooters die op benzine rijden. Ongeveer de helft (51 procent) zou vaker de fiets nemen. Ook is er een groep die minder vaak naar de binnenstad zou gaan (41 procent). De groep die zou overstappen op een elektrische scooter (14 procent) of elektrische fiets (3 procent) is relatief beperkt (tabel 4.4). Niettemin zou de overstap op een elektrische scooter gestimuleerd kunnen worden door een financiële tegemoetkoming aan eigenaren van een benzinescooter/-brommer. Drie op de vier bromfietsers zouden dit een (enigszins) acceptabele deal vinden (tabel 4.5). Het verbeteren van het openbaar vervoer en de inruil van de scooter/brommer voor een elektrische fiets kunnen op minder steun rekenen.

³ Dit betreft maatregelen waar significante verschillen tussen leeftijdsgroepen zichtbaar zijn.

⁴ Dit betreft maatregelen waar significante verschillen tussen gemeenten zichtbaar zijn.

Tabel 4.4

Stel er zou een verbod komen voor brommers en scooters die op benzine rijden. Welke van onderstaande uitspraken zouden dan op u van toepassing zijn? (*alleen bromfietzers of scooterrijders die in de stad rijden, n = 48*)

	%
Ik zou (vaker) de fiets nemen	51%
Ik zou minder vaak naar de binnenstad gaan	41%
Ik zou vaker het openbaar vervoer (bus/tram/metro) nemen	30%
Ik zou (vaker) de auto nemen	23%
Ik zou mijn scooter/bromfiets ergens anders parkeren en de rit naar de binnenstad te voet of met een ander vervoermiddel vervolgen	14%
Ik zou overstappen op een elektrische scooter	14%
Ik zou overstappen op een elektrische fiets	3%
Anders	8%
Geen van deze (ik heb geen alternatief)	5%

Tabel 4.5

Wat maakt verbod op scooter in de stad acceptabel? (*alleen bromfietzers of scooterrijders die in stad rijden, n = 48*)

	ACCEPTABEL	ENIGSZINS ACCEPTABEL	NIET ACCEPTABEL	WEET NIET	TOTAAL
Een financiële tegemoetkoming voor de aanschaf van een elektrische scooter (ter vervanging van de scooter of bromfiets op benzine)	40%	37%	18%	5%	100%
Betere openbaarvervoermogelijkheden	29%	34%	30%	7%	100%
Een elektrische fiets in ruil voor de scooter of bromfiets	28%	25%	44%	3%	100%

5

HOOFDSTUK

Onderzoeksverantwoording



5. Onderzoeksverantwoording

I&O Research voerde van maandag 2 november tot en met zondag 8 november 2015 een online onderzoek uit naar de standpunten en ervaringen van Nederlanders in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) met betrekking tot het gebruik van scooters en andere vervoermiddelen in de binnenstad.

De respondenten zijn geselecteerd uit het I&O Research Panel en PanelClix. In totaal hebben in deze periode 1.051 Nederlanders deelgenomen aan het onderzoek. De deelnemers zijn uitgenodigd op het onderwerp 'vervoer in de stad', met de volgende uitnodigingstekst "Deze peiling gaat over vervoermiddelen die u gebruikt of tegenkomt in de stad waar u woont." De respondenten is niet verteld wie de opdrachtgever was.

De onderzoeksresultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd (18+) en inwonertal op gemeenteniveau. Tabel 5.1 geeft de gewogen respons per gemeente weer.

Tabel 5.1

Respons per gemeente (gewogen aantallen, n = 1051)

GEMEENTE	N	%
Amsterdam	379	36%
Den Haag	242	23%
Rotterdam	277	26%
Utrecht	154	15%
TOTAAL	1.051	100%

I&O Research

I&O Research is een maatschappelijk betrokken bureau voor beleids- en marktonderzoek. Het is onze missie bij te dragen aan beter onderbouwde keuzes van onze klanten, op basis van onderzoek en advies. I&O Research is de laatste jaren gegroeid tot het achtste marktonderzoekbureau van Nederland. In de publieke sector behoort I&O Research tot de top drie. Wij werken voor overheid, non-profit en profit-organisaties. I&O Research heeft vestigingen in Enschede, Utrecht en Hoorn en vanaf 1 januari 2016 in Amsterdam.

I&O Research is lid van de MarktOnderzoeksAssociatie (MOA), maakt deel uit van de Research Keurmerk Groep en onderschrijft de internationale ICC/ESOMAR gedragscode voor markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. I&O Research is ISO 9001 en ISO 20252 gecertificeerd. Het online onderzoekspanel (I&O Research Panel) is ISO 26362 gecertificeerd. Dit is de norm voor online Access Panels.