

jongeren met **impact**

A photograph of three young adults riding bicycles on a brick path at dusk. In the foreground, a woman with short dark hair, wearing a green jacket over a striped shirt and denim shorts, is smiling and looking towards the camera. Behind her, a man with dark hair and a beard, wearing a denim jacket, is also smiling. To the left, another woman with long blonde hair, wearing a white shirt and dark pants, is riding a white bicycle. The background shows trees and warm streetlights, creating a bokeh effect.

TeamAlert

**ANDERHALVE METER AFSTAND IN
HET VERKEER**

**Draagvlak voor verkeersmaatregelen in verband
met het coronavirus**

Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Dataverzameling:
ANWB, Fietzersbond en TeamAlert

Analyse en rapportage:
Megan van Meer

Juli 2020

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.



AANLEIDING

De afgelopen maanden stonden in het teken van het bestrijden van het coronavirus, zowel in Nederland als in de rest van de wereld. In maart werden door de Nederlandse overheid strenge maatregelen genomen om de verspreiding van het virus tegen te gaan: het land ging in een 'intelligente *lockdown*'. Dat betekende onder andere dat de middelbare scholen dicht gingen, evenementen en festivals werden afgelast en vrijwel de gehele beroepsbevolking zoveel mogelijk moest thuiswerken.

Na enkele maanden ging Nederland langzamerhand 'van het slot', door onder meer het openen van de scholen en de horeca. Belangrijk was wel het hanteren van de anderhalvemetermaatregel, ook in het verkeer. Mensen moeten afstand houden in de auto, trein of bus, tijdens het fietsen en op de stoep. Dit zorgt voor allerlei uitdagingen in verschillende situaties, bijvoorbeeld op drukke routes met veel voetgangers of fietsers of bij kruispunten waar veel verkeersdeelnemers tegelijk staan te wachten.

Om er voor te zorgen dat verkeersdeelnemers zo veel mogelijk deze anderhalve meter afstand kunnen waarborgen, nemen wegbeheerders verschillende maatregelen. Voor deze maatregelen is het in veel gevallen van belang dat de weggebruikers een aanpassing maken in hun gedrag. Voor een aanpassing in gedrag is draagvlak nodig.

Dit rapport is een gezamenlijk product van TeamAlert, de Fietzersbond, ANWB en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat voortkomt uit de Netwerkgroep Stedelijke Mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving. In dit onderzoek is bekeken in hoeverre er draagvlak is voor dergelijke maatregelen. In deze rapportage zijn de resultaten van het onderzoek te lezen.



SAMENVATTING

De resultaten van het onderzoek laten zien dat de meerderheid van de deelnemers afstand houden in het verkeer belangrijk vindt. De kans dat een deelnemer zelf of anderen ziek worden wanneer de anderhalve meter afstand niet gewaarborgd kan worden, wordt door de meerderheid van de deelnemers als klein ingeschat. Desondanks vermijdt de meerderheid van de deelnemers drukte, zowel in het algemeen als in verkeerssituaties, zoals drukke fietspaden en wandelroutes.

Daarnaast laten de resultaten zien dat de meerderheid van de deelnemers in verschillende verkeerssituaties moeite ervaart met het houden van anderhalve meter afstand, zoals tijdens het passeren op de fiets en tijdens het wachten bij het oversteken op de fiets en te voet. Dit is in mindere mate het geval bij het parkeren van de fiets.

Over het algemeen heeft de meerderheid van de deelnemers een positieve houding ten opzichte van de maatregelen voor het houden van anderhalve meter afstand in het verkeer. Wanneer deelnemers niet positief ten opzichte van de maatregelen zijn, zijn zij veelal neutraal. Enkel maatregel 3 (tijdelijke verschuiving van de functie van de rijbaan of het fietspad) en maatregel 4 (het verlagen van de snelheid naar 30 km/u) kunnen op minder draagvlak rekenen onder de deelnemers. Bij het invoeren of handhaven van deze maatregelen is het van belang om hier extra aandacht aan te besteden.

Wanneer er wordt gekeken welke factoren van belang zijn voor het draagvlak ten opzichte van de maatregelen, is er te zien dat de inschatting van het gedrag van anderen een sterke samenhang heeft met het draagvlak voor de maatregelen. Dit geldt ook voor hoe belangrijk deelnemers anderhalve meter afstand houden in het algemeen vinden. Voor het stimuleren van draagvlak voor de verkeersmaatregelen is het daarom van belang om het vertrouwen in de medeweggebruikers en de mate waarin zij de maatregelen opvolgen te vergroten. Daarnaast is het belangrijk om het belang van anderhalve meter afstand houden in het algemeen te blijven benadrukken.



INHOUD

1. Inleiding	6
2. Onderzoekopzet	8
3. Resultaten	10
Maatregel 1	16
Maatregel 2	19
Maatregel 3	22
Maatregel 4	25
Maatregel 5	28
Maatregel 6	31
Maatregel 7	34
Maatregel 8	37
4. Conclusie	40
5. Aanbevelingen	43
6. Bijlage	45

01 | INLEIDING

TeamAlert

jongeren met **Impact**



01| INLEIDING

07

Om er voor te zorgen dat verkeersdeelnemers zo veel mogelijk anderhalve meter afstand kunnen houden, nemen wegbeheerders verschillende maatregelen. Bijvoorbeeld het tijdelijk instellen van eenrichtingsverkeer op een fietspad of een tijdelijk inrijverbod voor auto's, waardoor er meer ruimte komt op de rijbaan voor fietsers en voetgangers.

Voor deze maatregelen is het in veel gevallen van belang dat de weggebruikers een aanpassing maken in hun gedrag. Daarom is het van belang dat de genomen maatregelen op voldoende draagvlak kunnen rekenen onder verkeersdeelnemers, zodat zij de maatregel accepteren, actief ondersteunen en het gewenste gedrag uitvoeren. Hiervoor is het van belang om in kaart te brengen of de maatregelen zorgen voor weerstand in de bevolking, zodat het effect van de maatregelen niet wordt ondermijnd.

Draagvlak maatregelen

Door het peilen van het draagvlak van verschillende maatregelen wordt de betrokkenheid gestimuleerd, maar is het ook mogelijk om meer grip te krijgen op welke maatregelen op draagvlak kunnen rekenen en welke niet of in mindere mate. Draagvlak kan echter nooit een absolute voorwaarde zijn: soms moeten vanuit het algemeen belang ook maatregelen worden doorgevoerd die bij (delen van) de bevolking weerstand kunnen oproepen. Inzicht in het draagvlak kan wel helpen bij het maken van keuzes tussen maatregelen. Daarnaast geeft het inzicht in bij welke maatregelen er mogelijk extra aandacht besteed moet worden aan communicatie bij invoering van de maatregelen.

Dit onderzoek beoogt daarom de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden:

In hoeverre is er draagvlak voor de verkeersmaatregelen die er voor zorgen dat verkeersdeelnemers anderhalve meter afstand kunnen houden in het verkeer?

De volgende maatregelen zijn getoetst in het onderzoek:

1. Stimuleren van rechts lopen in drukke gebieden zoals de binnenstad, bijvoorbeeld door middel van stickers, belijning en borden.

2. Drukke fietspaden en straten worden eenrichtingsverkeer.
3. Tijdelijke verschuiving van de functie van het fietspad of de rijbaan, bijvoorbeeld een fietspad dat een voetpad wordt of een (extra) fietsstrook op de rijbaan.
4. Het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) naar 30 km/u, zodat fietsers ook gebruik kunnen maken van de rijbaan waar drukke fietspaden zijn.
5. Een tijdelijk inrijverbod van stadscentra voor gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) op drukke dagen/tijden waardoor voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van de rijbaan.
6. Een tijdelijk inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer tijdens het halen en brengen bij scholen, om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en de verkeersdruk rondom de school te beperken.
7. Het creëren van extra wachtruimte bij verkeerslichten en drukke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, door een (groter) gedeelte van de rijbaan of het fietspad te gebruiken.
8. Het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, door hen vaker en/of langer groen te geven.

Leeswijzer

Deze rapportage is opgesplitst in vijf hoofdstukken, waarvan dit het eerste hoofdstuk is. In hoofdstuk 2 worden de kenmerken van de deelnemers besproken. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van het onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 wordt een conclusie van het onderzoek gegeven. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de aanbevelingen besproken. Meer informatie over de opzet van het onderzoek en de statistische analyses is te vinden in de bijlages.

02| ONDERZOEKSOPZET

02 | ONDERZOEKSOPZET

Voordat er antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvraag, worden eerst de kenmerken van de deelnemers en de opzet van het onderzoek besproken.

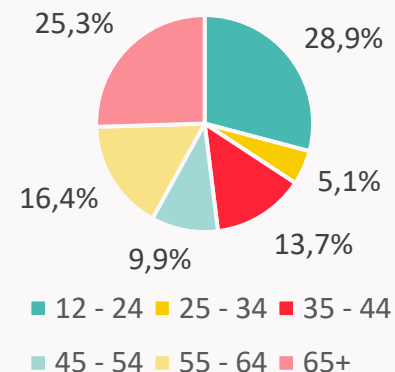
Door middel van een online vragenlijst is onderzocht **in hoeverre er draagvlak is voor de verkeersmaatregelen die er voor zorgen dat verkeersdeelnemers anderhalve meter afstand kunnen houden in het verkeer.**

De vragenlijst is ingevuld door 984 deelnemers en verspreid in het netwerk van de ANWB, de Fietzersbond en TeamAlert. De data is verzameld tussen 29 juni en 5 juli 2020. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers is 45,07 jaar oud (SD = 21,12). Wanneer de deelnemers op leeftijdscategorie worden ingedeeld, is er te zien dat vooral jongeren en 65+'ers oververtegenwoordigd zijn in de steekproef.

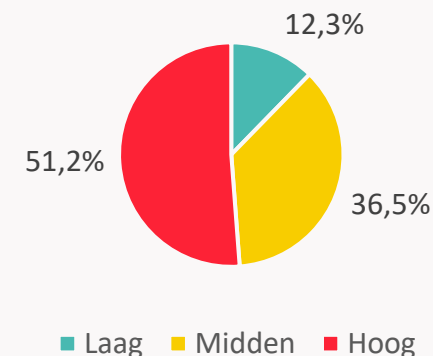
47,1% van de deelnemers is man, 50,8% van de deelnemers is vrouw en 2,1% heeft anders/wil ik niet zeggen aangegeven. Een groot deel van de deelnemers (45,8%) woont in (zeer) sterk stedelijke gebieden. 21,1% woont in matig stedelijke gebieden en 33% woont in weinig tot niet stedelijke gebieden.

In de vragenlijst is ook gevraagd welk vervoersmiddel de deelnemers het meest gebruikt hebben tijdens de coronacrisis. De meerderheid van de deelnemers (62,8%) maakt het meest gebruik van de fiets. De auto is daarna het meest populair (16,9%) en lopen komt op de derde plaats (13%). 4,4% van de deelnemers gaf bij deze vraag een ander vervoersmiddel aan, vanwege de kleine percentages zijn deze vervoersmiddelen samengevoegd tot één categorie. Vervoersmiddelen die genoemd werden waren de brommer, scooter, motor, het openbaar vervoer, de scootmobiel en een elektrisch skateboard.

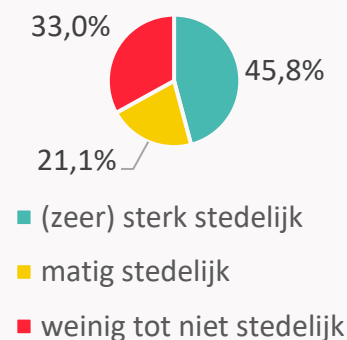
LEEFTIJD



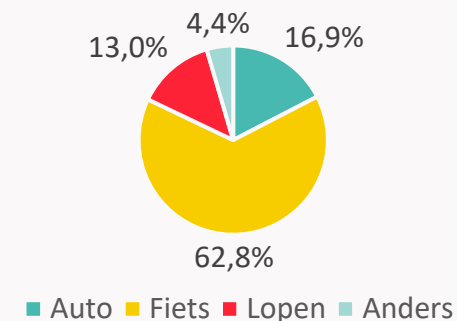
OPLEIDINGSNIVEAU



STEDELIJKHEID



MEEST GEBRUIKTE VERVOERSMIDDEL



03| RESULTATEN

10

TeamAlert

jongeren met impact

03| RESULTATEN

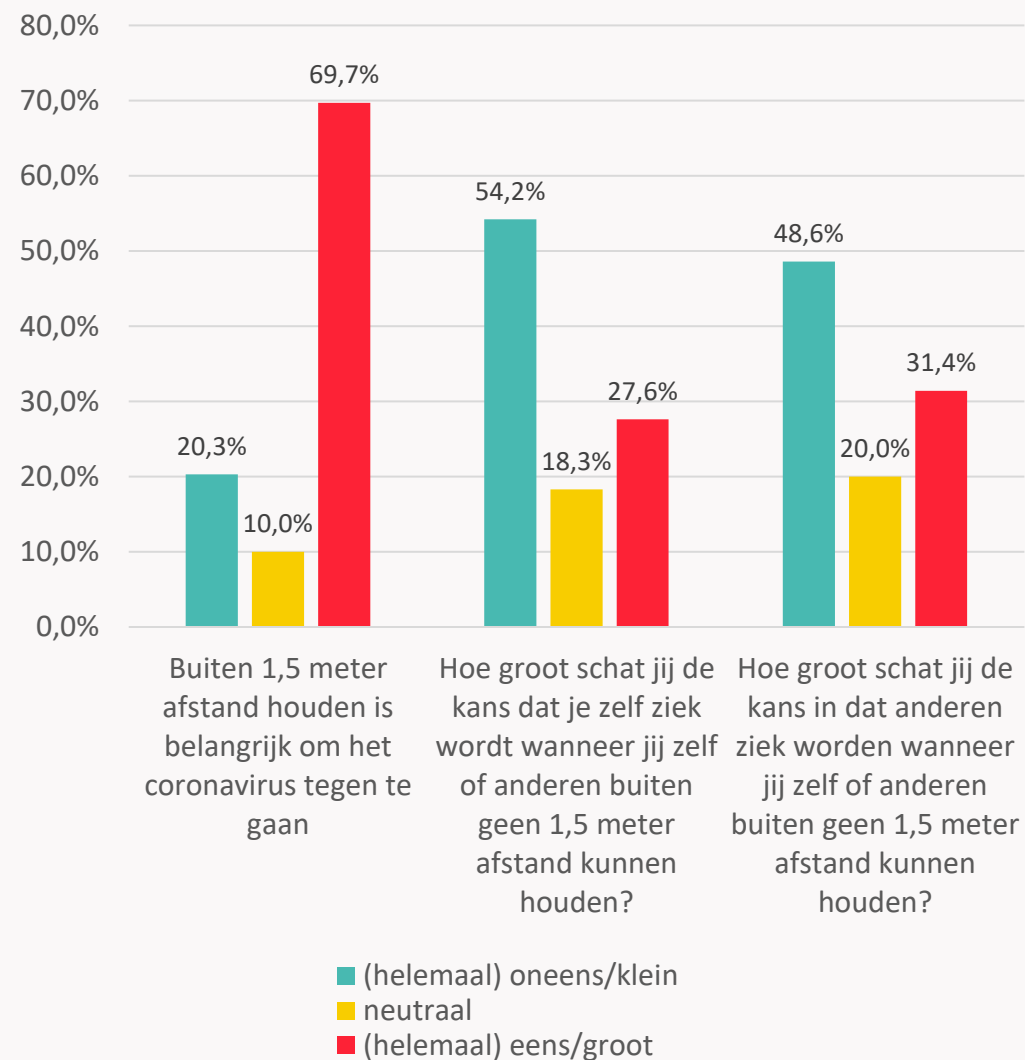
11

Hieronder worden de resultaten van de vragenlijst besproken. Als eerste worden de resultaten van een aantal algemene vragen over het houden van anderhalve meter afstand besproken. Vervolgens wordt het draagvlak voor acht verschillende maatregelen besproken.

In het figuur hiernaast is te zien hoe de deelnemers staan ten opzichte van het houden van anderhalve meter afstand. Daarnaast is er aan de deelnemers gevraagd een inschatting te geven van de kans dat deelnemer zelf of een ander ziek wordt, wanneer anderhalve meter afstand niet gewaarborgd kan worden.

De meerderheid van de deelnemers (69,7%) vindt het belangrijk om anderhalve meter afstand te houden wanneer zij buiten zijn. De meerderheid van de deelnemers schat de kans om zelf ziek te worden wanneer zij geen anderhalve meter afstand kunnen houden echter klein (54,2%).

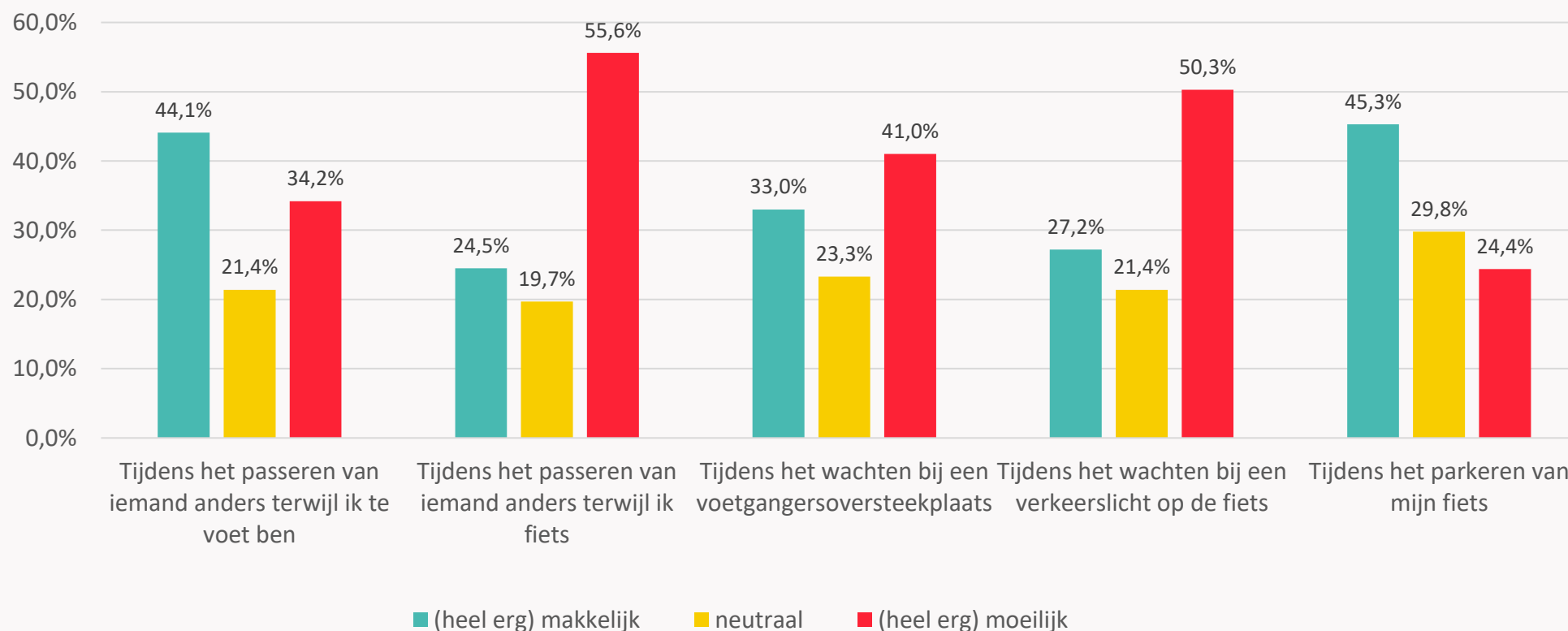
48,6% van de deelnemers schat in dat de kans klein is dat anderen ziek worden, wanneer er geen anderhalve meter afstand gehouden kan worden.



03| RESULTATEN

12

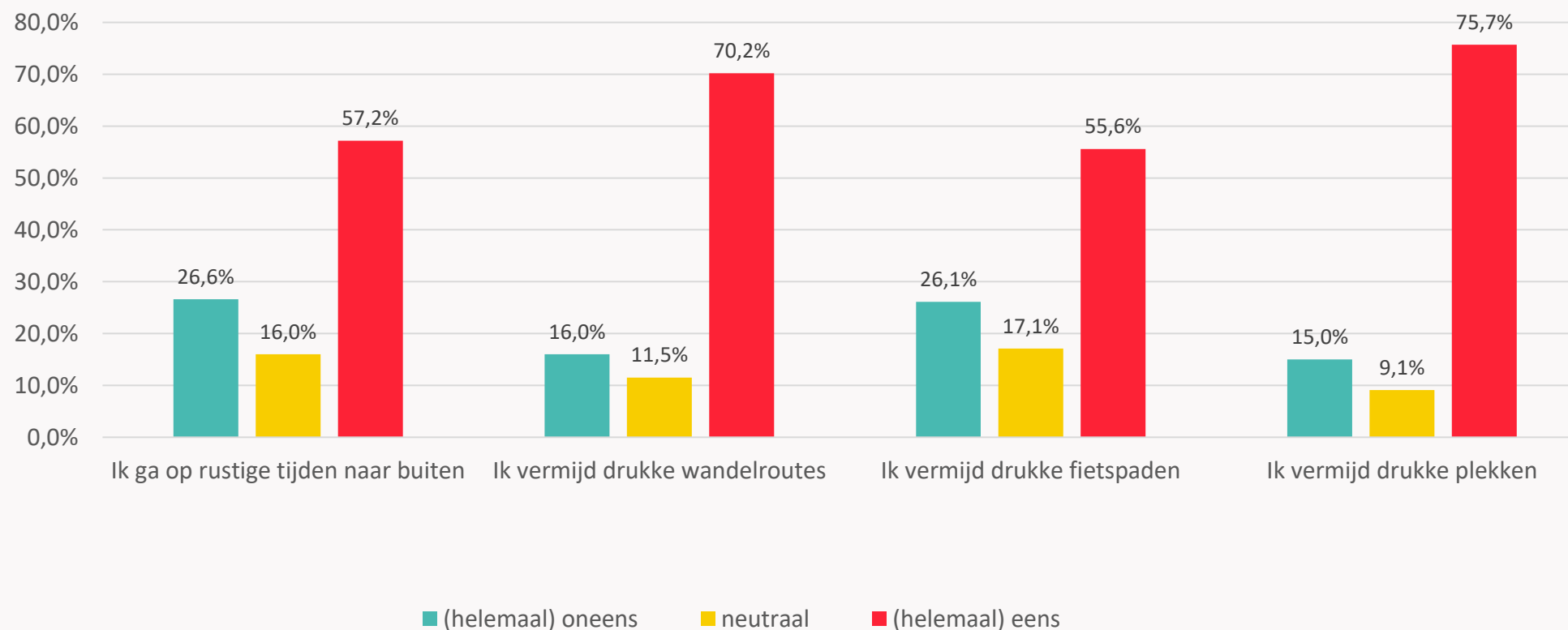
Vervolgens is getoetst in hoeverre deelnemers moeite ervaren met afstand houden in vijf situaties waar dit mogelijk moeilijk is. In het onderstaande figuur is te zien dat de meerderheid van de deelnemers moeite ervaart met het afstand houden op de fiets, zowel tijdens het passeren (55,6%) als bij het wachten bij een verkeerslicht (50,3%). Een groot deel van de voetgangers ervaart ook moeite met afstand houden, met name terwijl zij wachten bij een voetgangersoversteekplaats (41%), maar ook tijdens het passeren van andere voetgangers (34,2%). Ongeveer een kwart van de deelnemers (24,4%) ervaart moeite met afstand houden bij het parkeren van de fiets.



03| RESULTATEN

13

Daarnaast is er aan de deelnemers ook gevraagd in hoeverre zij drukte vermijden om zich aan de anderhalve meter afstand te kunnen houden. Hieronder is te zien in hoeverre deelnemers drukte in verschillende situaties vermijden. De meerderheid van de deelnemers vermijdt in alle genoemde situaties drukte om zich aan anderhalve meter afstand te kunnen houden. Zij gaan op rustige tijden naar buiten (57,2%) en zij vermijden drukke wandelroutes (70,2%), drukke fietspaden (55,6%) en drukke plekken (75,7%).



03| RESULTATEN MAATREGELLEN

Op de volgende pagina's worden de resultaten in relatie tot de maatregelen besproken. Er zijn acht maatregelen getoetst in de vragenlijst. Voor iedere maatregel is er gevraagd naar attitude, effectiviteit, rechtvaardigheid, invloed op de verkeersveiligheid, eigen gedrag en gedrag ander. De maatregelen zijn gebaseerd op de notitie 'stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving' van CROW-fietsberaad¹. Hieruit zijn acht maatregelen gekozen die zowel invloed hebben op voetgangers, fietsers en automobilisten.

Gemiddeld draagvlak

Eerst wordt het gemiddelde draagvlak per maatregel besproken. Het gemiddelde draagvlak is gebaseerd op de verschillende factoren die uitgevraagd zijn in relatie tot de houding van de deelnemer zelf (attitude, effectiviteit, rechtvaardigheid, invloed op de verkeersveiligheid en eigen gedrag).

Onderdelen van draagvlak

Vervolgens worden per maatregel de percentages voor de verschillende onderdelen van het draagvlak besproken. Daarnaast wordt beschreven welke factoren samenhangen met het gemiddelde draagvlak voor de maatregel. Hierbij is gekeken naar demografische factoren (leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en stedelijkheid) en naar situationele factoren (meest gebruikte vervoersmiddel tijdens corona, attitude ten opzichte van de anderhalve meter maatregel, risicoperceptie, ervaring met afstand houden in het verkeer, vermijden van drukte, gedrag ander).

¹CROW-Fietsberaad. (2020). Notitie stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving. Geraadpleegd via: [https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Notitie-stedelijke-mobiliteit-in-de-anderhalvete](https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Notitie-stedelijke-mobiliteit-in-de-anderhalvemet)

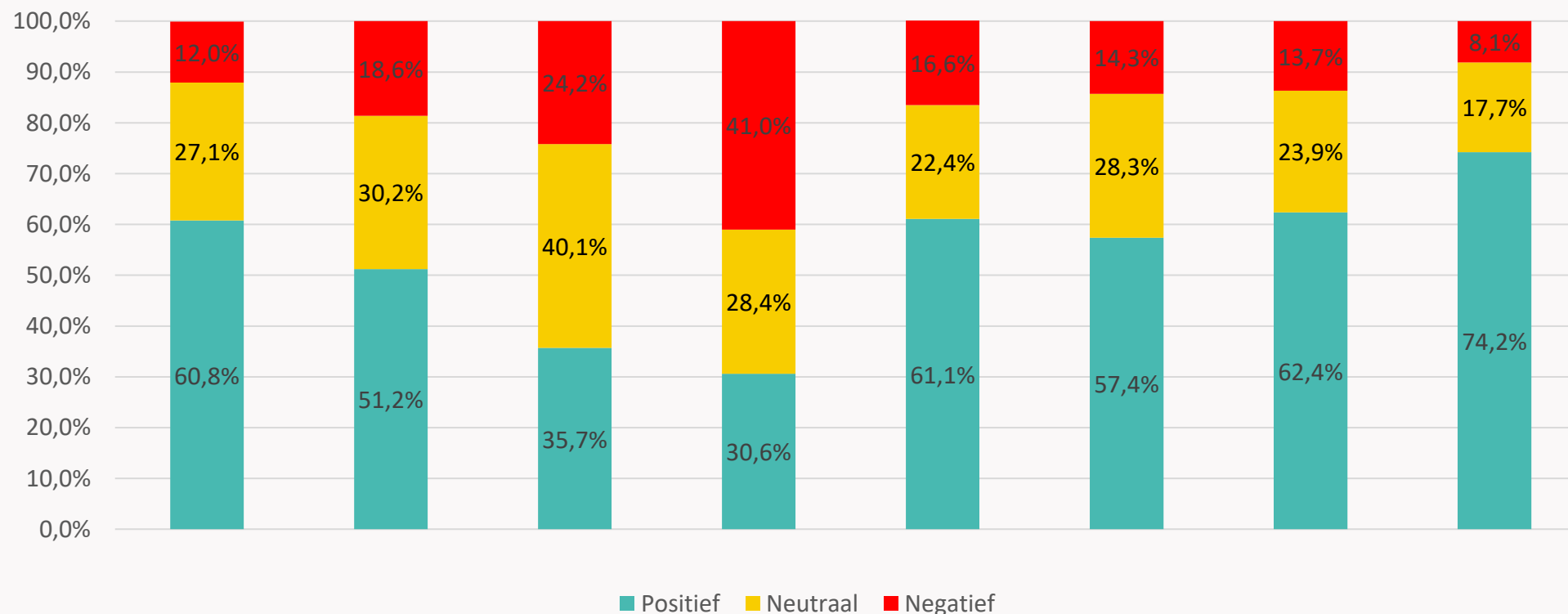


03| RESULTATEN MAATREGELEN

15

In het onderstaande figuur is te zien wat de gemiddelde houding is van de deelnemers ten opzichte van de maatregelen. Er is te zien dat voor maatregel 1, 2, 5, 6, 7 en 8 de meerderheid van de deelnemers een positieve houding heeft. Wanneer zij niet positief zijn ten opzichte van de maatregel, zijn zij voornamelijk neutraal. Over het algemeen is minder dan 20% van de deelnemers negatief ten opzichte van de maatregelen.

Bij maatregel 3 en 4 is dit niet het geval. Bij maatregel 3 is het grootste deel van de deelnemers neutraal ten opzicht van de maatregel (40,1%). Bij maatregel 4 is het grootste deel van de deelnemers negatief ten opzichte van de maatregel (41,0%).



Maatregel 1

Stimuleren van rechts lopen in drukke gebieden zoals de binnenstad, bijvoorbeeld door middel van stickers, belijning en borden.

TeamAlert

jongeren met impact

De markt blijft open !
Let op:

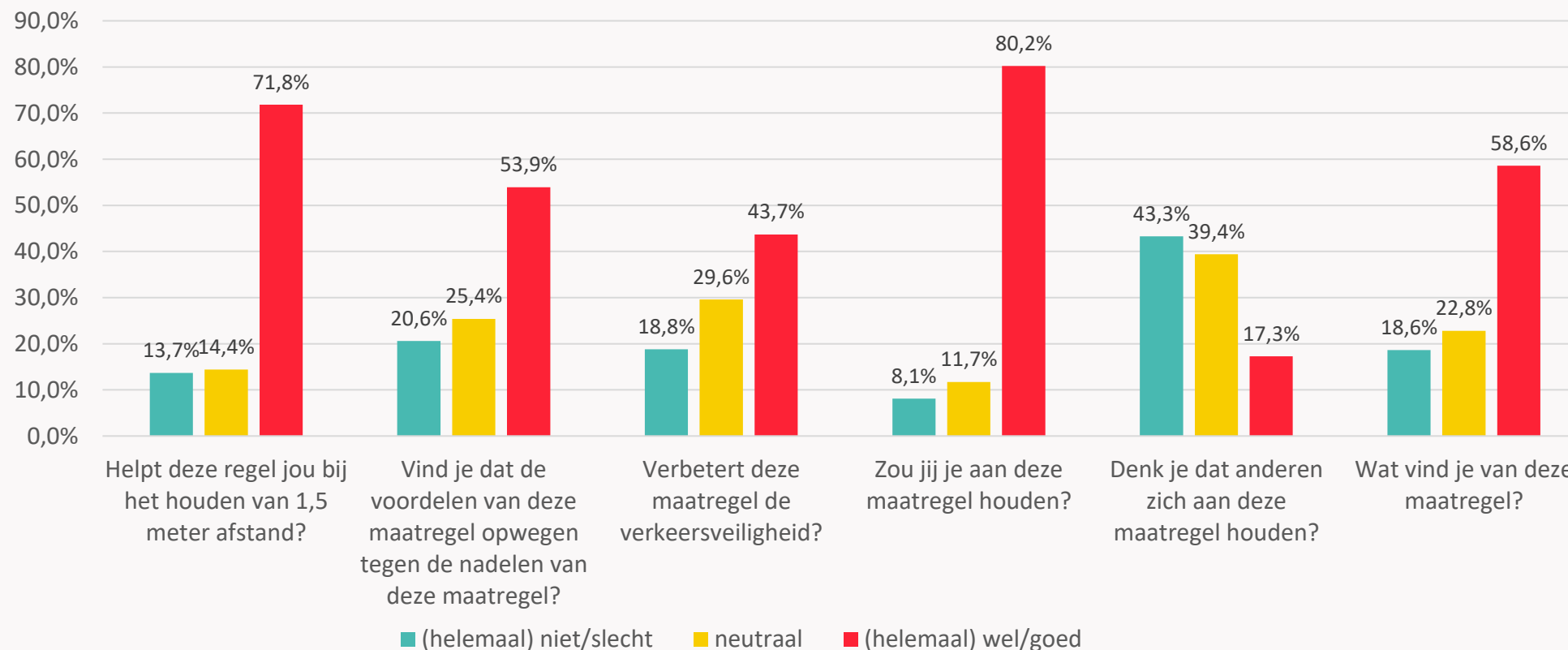
- Houd 1,5 meter afstand van elkaar
- Ften thuis opeten

03| RESULTATEN: MAATREGEL 1

17

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 1 te zien. Over het algemeen zijn de deelnemers positief over deze maatregel. De meerderheid van de deelnemers (71,8%) vindt dat 'het stimuleren van rechts lopen' een behulpzame maatregel is bij het houden van anderhalve meter afstand. 58,6% vindt Maatregel 1 een goede maatregel. Daarnaast zou een ruime meerderheid (80,2%) zich aan deze maatregel houden. Bij het inschatten van het gedrag van anderen zijn de deelnemers minder positief; 43,3% van de deelnemers verwacht dat anderen zich niet aan de maatregel zullen houden.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 60,8% een positieve score aan Maatregel 1. De inschatting van het gedrag van anderen is niet meegenomen in dit gemiddelde, omdat het niet weergeeft wat de deelnemer zelf vindt van de maatregel.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 1

18

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 1, dan is er te zien dat deelnemers die laagopgeleid zijn, minder positief zijn over de maatregel dan deelnemers die hoogopgeleid zijn. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Deelnemers die het risico om zelf ziek te worden wanneer ze geen afstand kunnen houden groter inschatten, zijn positiever over de maatregel dan deelnemers die dit risico kleiner inschatten. Deelnemers die meer moeite ervaren met het bewaren van anderhalve meter afstand in de hierboven genoemde situaties (tijdens het lopen, op de fiets) zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die minder moeite ervaren. Deelnemers die drukte vermijden zijn positiever over de maatregel dan deelnemers die geen drukte vermijden. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich ook aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

In de tabel hiernaast is weergegeven welke factoren van invloed zijn op het draagvlak van Maatregel 1. Een '+', betekent dat de factor een positieve samenhang heeft met het draagvlak. Een '-' betekent dat de factor een negatieve samenhang heeft met het draagvlak. Wanneer er niks bij de factor staat, betekent dit dat de factor niet samenhangt met het draagvlak ten opzichte van de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	-
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	-
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	+
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	-
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

**Drukke fietspaden en straten worden
eenrichtingsverkeer.**

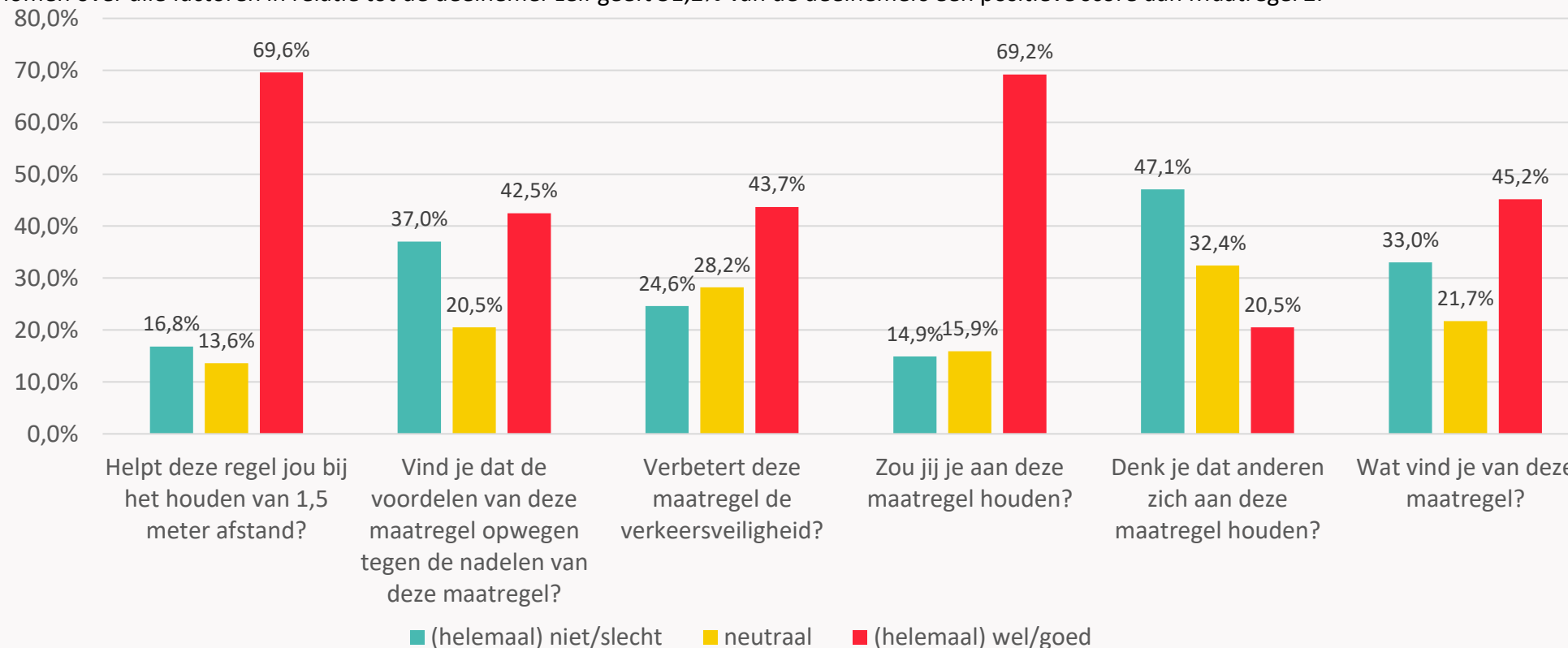


03| RESULTATEN: MAATREGEL 2

20

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 2 te zien. De meerderheid van de deelnemers (69,6%) denkt dat het aanpassen van drukke straten en fietspaden naar eenrichtingsverkeer behulpzaam is voor het houden van anderhalve meter afstand. 69,2% van de deelnemers geeft aan zich aan deze maatregel te houden. Over de andere factoren die bevraagd zijn zijn de meningen van de deelnemers meer verdeeld. 42,5% vindt dat de voordelen van deze maatregel opwegen tegen de nadelen van deze maatregel, 43,7% vindt dat deze maatregel de verkeersveiligheid verbetert, 20,5% denkt dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden en 45,2% vindt deze maatregel een goede maatregel.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 51,2% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 2.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 2

21

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 2, is te zien dat hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe groter deelnemers het risico inschatten om zelf ziek te worden, hoe positiever zij zijn positiever over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	+
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	+
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

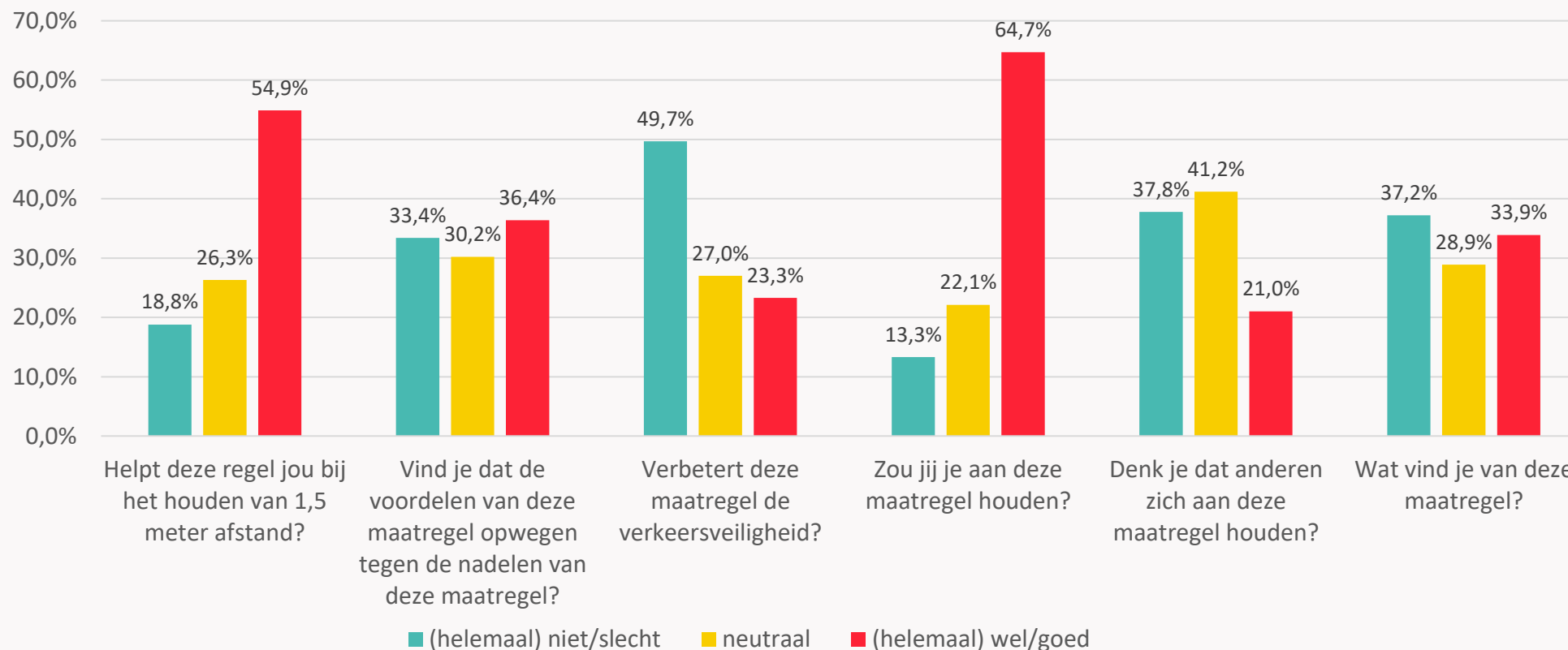
Tijdelijke verschuiving van de functie van het fietspad of de rijbaan, bijvoorbeeld een fietspad dat een voetpad wordt of een (extra) fietsstrook op de rijbaan.

03| RESULTATEN: MAATREGEL 3

23

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 3 te zien. De meerderheid van de respondenten geeft aan dat een tijdelijke verschuiving van de functie van de rijbaan/het fietspad helpt bij het houden van anderhalve meter afstand (54,9%). 64,7% geeft aan dat zij zich aan de maatregel zouden houden. De meerderheid van de deelnemers vindt echter ook dat de maatregel de verkeersveiligheid niet verbetert (49,7%). Daarnaast vindt 37,2% van de deelnemers het een slechte maatregel en verwacht 37,8% van de deelnemers dat anderen zich niet aan de maatregel zullen houden.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 35,7% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 3.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 3

24

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 3, is te zien dat deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen minder positief over de maatregel zijn dan deelnemers die in (zeer) sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto gebruik maken, zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	-
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

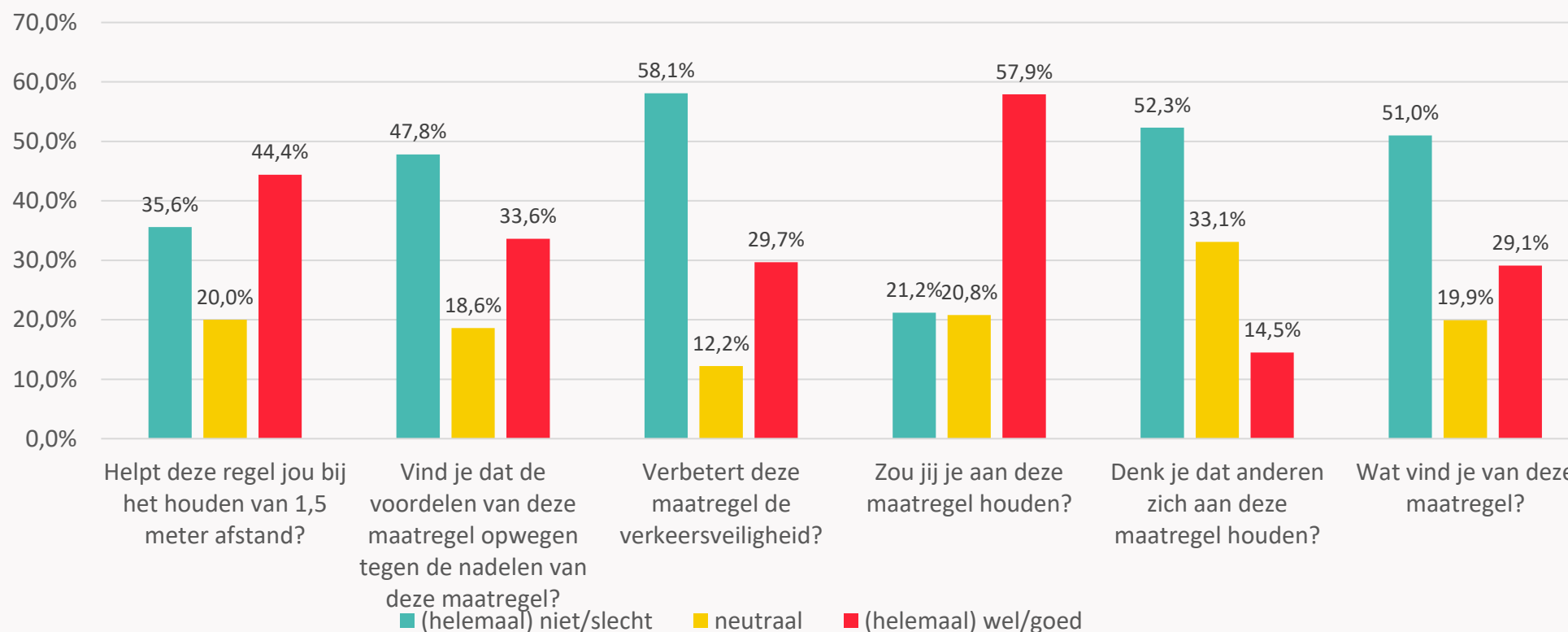
**Het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd
verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter)
naar 30 km/u, zodat fietsers ook gebruik
kunnen maken van de rijbaan waar drukke
fietspaden zijn.**

03| RESULTATEN: MAATREGEL 4

26

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 4 te zien. 44,4% van de deelnemers denkt dat het verlagen van de snelheid naar 30 km/u bijdraagt aan het mogelijk maken van het houden van anderhalve meter afstand in het verkeer en 57,9% van de deelnemers zou zich aan deze maatregel houden. De meerderheid van de deelnemers vindt de maatregel echter een slechte maatregel (51%), denkt niet dat deze verkeersregel de verkeersveiligheid verbetert (58,1%) en/of denkt niet dat anderen zich aan de maatregel zullen houden (52,3%).

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 30,6% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 4.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 4

27

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 4, is te zien dat hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Deelnemers die laag stedelijke gebieden wonen, zijn minder positief over de maatregel dan deelnemers die in (zeer) sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de auto, fiets of lopen) gebruik maken, zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	+
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	-
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	-
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

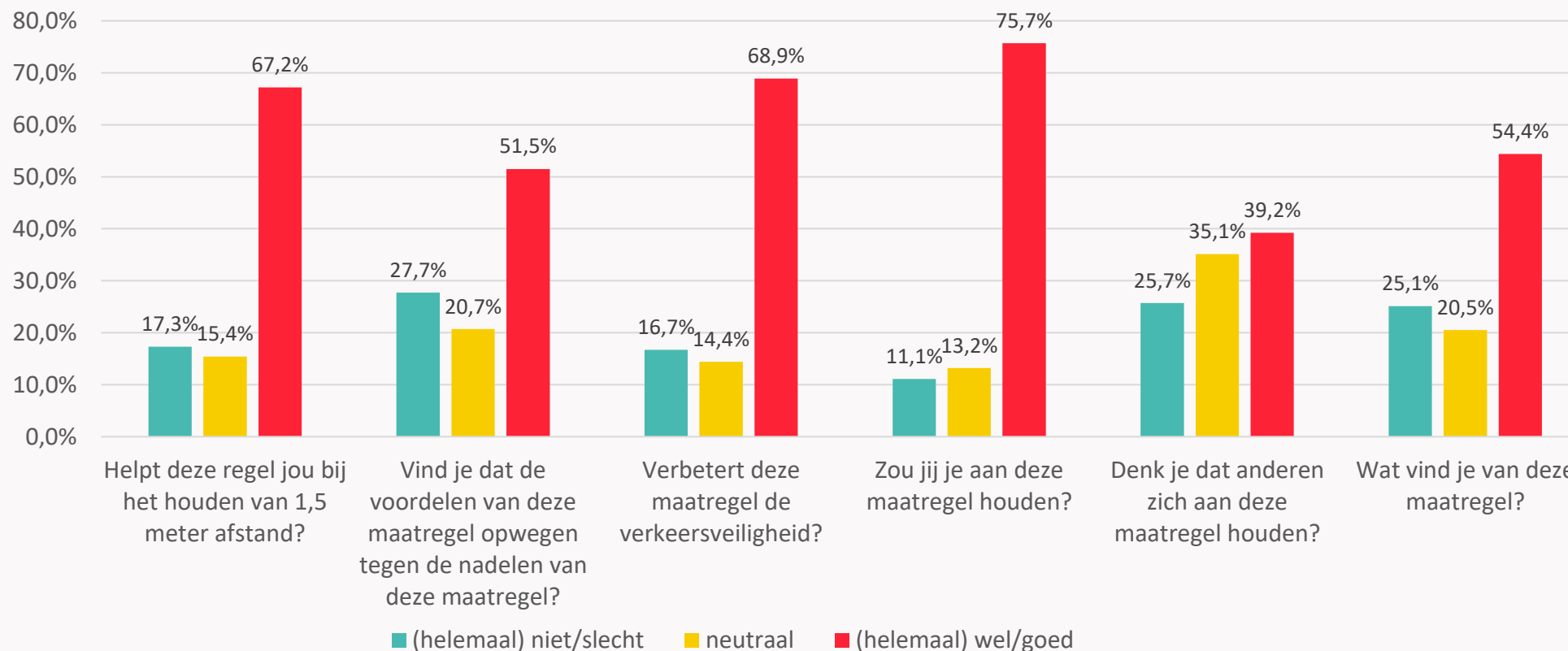
Een tijdelijk inrijverbod van stadscentra voor gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) op drukke dagen/tijden, waardoor voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van de rijbaan.

03| RESULTATEN: MAATREGEL 5

29

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 5 te zien. Over het algemeen is de meerderheid van de deelnemers positief over de maatregel. De meerderheid van de deelnemers geeft aan dat een tijdelijk inrijverbod in winkelstraten behulpzaam is voor het houden van anderhalve meter afstand (67,2%) en een verbetering van de verkeersveiligheid is (68,9%). 75,7% zou zich aan de maatregel houden, 54,4% vindt het een goede maatregel en 51,5% vindt dat de voordelen van deze maatregel opwegen tegen de nadelen van deze maatregel. Het enige onderdeel van het draagvlak waar de meerderheid van de deelnemers niet positief is, is de inschatting van het gedrag van anderen. 39,2% van de deelnemers denkt dat anderen zich aan de maatregel zullen houden.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 61,1% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 5.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 5

30

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 5, is te zien dat deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de fiets, auto of lopen) gebruik maken, negatiever zijn over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	-
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

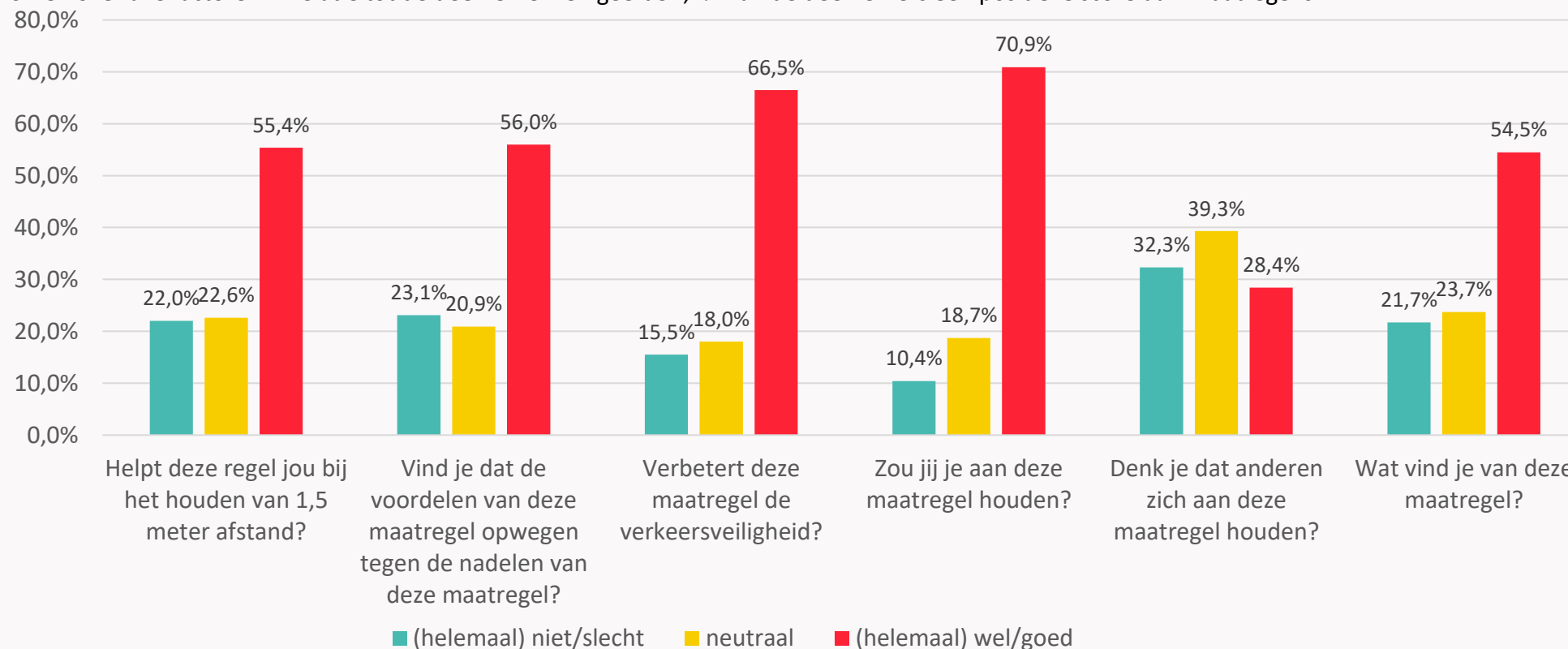
Een tijdelijk inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer tijdens het halen en brengen bij scholen om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en de verkeersdrukke rondom de school te beperken.

03| RESULTATEN: MAATREGEL 6

32

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 6 te zien. Over het algemeen is de meerderheid van de deelnemers positief over een inrijverbod tijdens het halen en brengen bij scholen, behalve wanneer zij het gedrag van anderen moeten inschatten. 55,4% vindt dat deze maatregel behulpzaam is bij het houden van 1,5 meter afstand, 56% vindt dat de voordelen van deze maatregel opwegen tegen de nadelen van deze maatregel, 66,5% vindt dat deze maatregel de verkeersveiligheid verbetert, 70,9% zou zich aan deze maatregel houden en 54,5% vindt deze maatregel een goede maatregel. 28,4% van de deelnemers denkt dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 57,4% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 6.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 6

33

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 6, is te zien dat hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de fiets, auto of lopen) gebruik maken, zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	+
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	-
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

Maatregel 7

34

Het creëren van extra wachtruimte bij verkeerslichten en drukke overstekplaatsen voor fietsers en voetgangers, door een (groter) gedeelte van de rijbaan of het fietspad te gebruiken.

TeamAlert

jongeren met **impact**

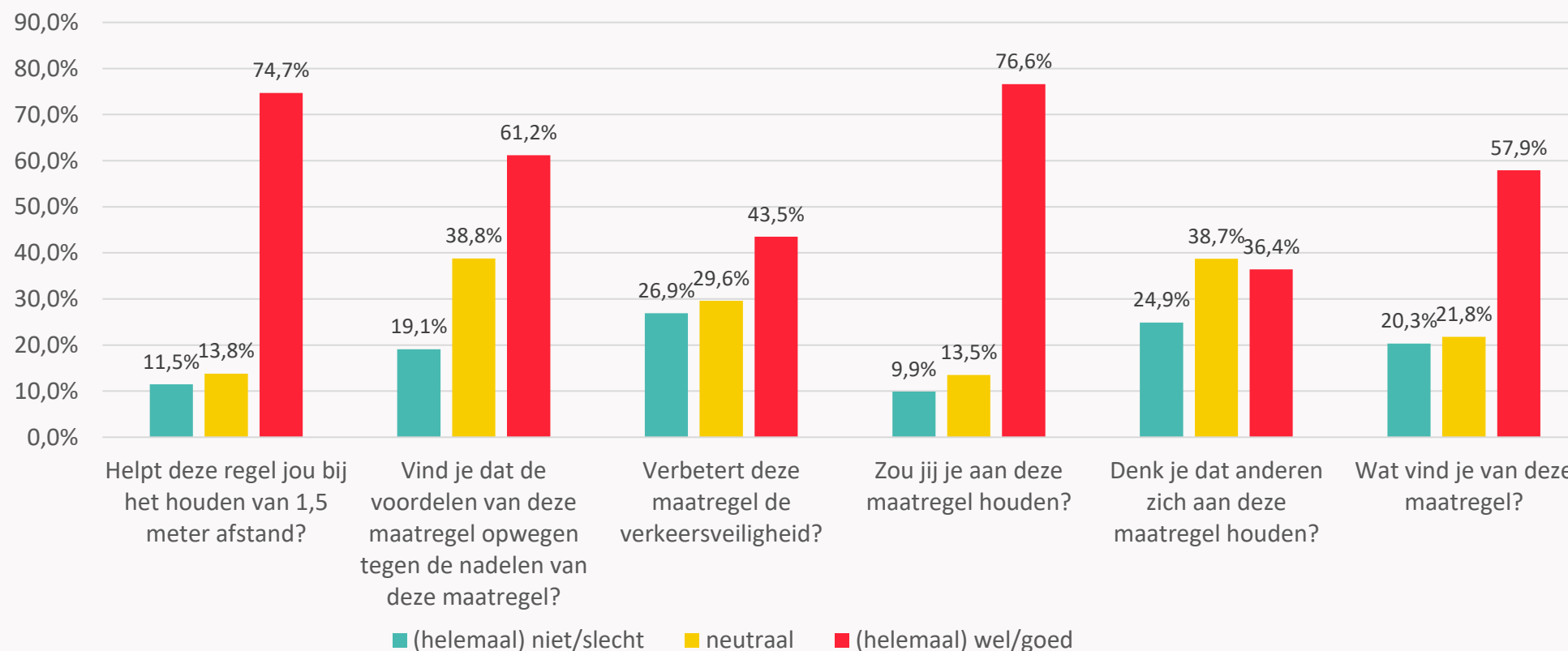
7

03| RESULTATEN: MAATREGEL 7

35

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 7 te zien. Over het algemeen is de meerderheid van de deelnemers positief over het creëren van extra ruimte bij oversteekplaatsen, behalve wanneer ze de invloed op de verkeersveiligheid moeten beoordelen (43,5% is positief) en wanneer zij het gedrag van de ander moeten inschatten (36,4% is positief). 74,7% van de deelnemers denkt dat deze maatregel behulpzaam is bij het houden van anderhalve meter afstand, 76,6% zou zich aan deze maatregel houden en 57,9% van de deelnemers vindt het een goede maatregel.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 62,4% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 7.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 7

36

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 7, is te zien dat hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Vrouwelijke deelnemers zijn positiever over de maatregel dan mannelijke deelnemers. Deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen, zijn minder positief over de maatregel dan deelnemers die in sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik maken van de auto of van andere vervoersmiddelen dan de fiets, zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer moeite deelnemers ervaren bij het houden van anderhalve meter afstand in het verkeer, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	+
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	+
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	+
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	-
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	+
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

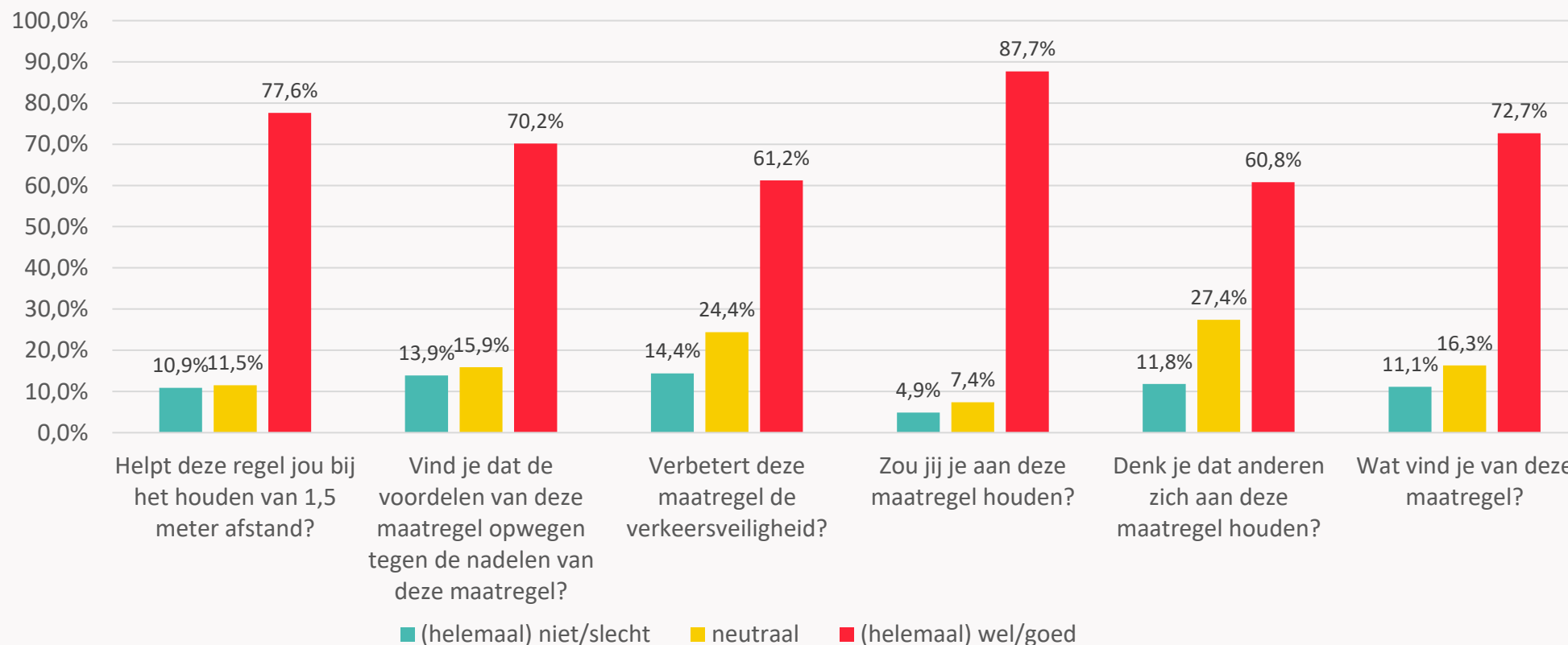
Het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, door hen vaker en/of langer groen te geven.

03| RESULTATEN: MAATREGEL 8

38

In het onderstaande figuur is het draagvlak voor Maatregel 8 te zien. Over het algemeen is de meerderheid van de deelnemers positief over het langer/vaker groen geven van fietsers en voetgangers bij verkeerslichten. 77,6% vindt deze maatregel behulpzaam bij het houden van anderhalve meter afstand. 70,2% vindt dat de voordelen van deze maatregel opwegen tegen de nadelen van deze maatregel. 61,2% vindt dat deze maatregel de verkeersveiligheid verbetert. 87,7% zou zich aan deze maatregel houden. 60,8% denkt dat anderen zich aan deze maatregel zouden houden en 72,7% vindt de maatregel een goede maatregel.

Gemiddeld genomen over alle factoren in relatie tot de deelnemer zelf geeft 74,2% van de deelnemers een positieve score aan Maatregel 8.



03| RESULTATEN: MAATREGEL 8

39

Wanneer wordt gekeken naar de invloed van verschillende factoren op het draagvlak voor Maatregel 8, is te zien dat hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Vrouwelijke deelnemers zijn positiever over de maatregel dan mannelijke deelnemers. Deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen, zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die in sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of die voornamelijk lopen, zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Factor	Invloed op draagvlak
Leeftijd	+
Geslacht vrouw (in vergelijking met man)	+
Laag opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Middelbaar opgeleid (in vergelijking met hoog opgeleid)	
Matig stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	
Laag stedelijk (in vergelijking met hoog stedelijk)	-
Vervoersmiddel auto (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel lopen (in vergelijking met fiets)	-
Vervoersmiddel anders (in vergelijking met fiets)	
Belang anderhalve meter	+
Risico zelf	
Risico ander	
Moeite afstand houden verkeer	
Vermijden drukte	+
Gedrag ander	+

4 CONCLUSIE



04| CONCLUSIE

41

In de conclusie worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek besproken en samengevat.

De resultaten laten zien dat de meerderheid van de deelnemers afstand houden in het verkeer belangrijk vindt. De kans dat deelnemer zelf of anderen ziek worden wanneer de anderhalve meter afstand niet gewaarborgd kan worden, wordt door de meerderheid van de deelnemers als klein ingeschat. Desondanks vermijdt de meerderheid van de deelnemers drukte, zowel in het algemeen als in verkeerssituaties zoals drukke fietspaden en wandelroutes.

Daarnaast laten de resultaten zien dat de meerderheid van de deelnemers in verschillende verkeerssituaties moeite ervaart met het houden van anderhalve meter afstand, zoals tijdens het passeren op de fiets en tijdens het wachten bij het oversteken op de fiets en te voet. Dit is in mindere mate het geval bij het parkeren van de fiets.

Meerderheid vindt dat maatregelen bijdragen aan anderhalve meter afstand

Als gekeken wordt naar het draagvlak ten opzichte van de maatregelen, is te zien dat de meerderheid van de deelnemers (tussen de 50 en 75% per maatregel) bij alle maatregelen denkt dat de maatregel bijdraagt aan het houden van anderhalve meter afstand in het verkeer. Maatregel 4 (het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd vervoer naar 30km per uur) is hier een uitzondering op, bij deze maatregel denkt maar 44,4% dat de maatregel bijdraagt aan het houden van anderhalve meter afstand.

Meerderheid deelnemers positief over eigen gedrag en negatief over gedrag ander

Bij alle maatregelen geeft een meerderheid van de deelnemers aan dat zij zich aan de maatregel zullen houden (tussen de 60 en 90% per maatregel). Wanneer deelnemers het gedrag van anderen moeten inschatten, zijn de resultaten omgedraaid: tussen de 40 en 50% van de deelnemers schat per maatregel in dat anderen zich niet aan de maatregel zullen houden.

Maatregelen en houding ten opzichte van verkeersveiligheid

Voor de meeste maatregelen vindt tussen de 40 en 60% van de deelnemers dat de maatregel een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Alleen voor maatregel 3 en 4 is dit niet het geval, hier vindt de meerderheid van de deelnemers juist dat de maatregel een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Maatregelen en rechtvaardigheid

Wanneer wordt gekeken naar de rechtvaardigheid van de maatregelen, is te zien dat voor maatregel 1, 5, 6, 7 en 8 de meerderheid (tussen de 50 en 70% per maatregel) van de deelnemers vindt dat de voordelen van de maatregel opwegen tegen de nadelen van de maatregel. Voor maatregel 2, 3 en 4 is dit niet het geval. Alleen bij maatregel 4 geldt dat een groot deel van de deelnemers het hier niet mee eens is (47,8%).

Meerderheid positieve houding ten opzichte van de maatregelen

Wanneer naar het gemiddelde draagvlak per maatregel wordt gekeken, is te zien dat de hierboven besproken verschillende onderdelen van het draagvlak sterk met elkaar samenhangen. Het gemiddelde draagvlak ten opzichte van de maatregel geeft daarom een goed beeld van hoe de deelnemers ten opzichte van de maatregel staan.

Als gekeken wordt naar gemiddeld draagvlak per maatregel, is te zien dat er voor maatregel 1, 2, 5, 6, 7 en 8 het meeste draagvlak is onder de deelnemers (tussen de 50 en 75%). Voor maatregel 3 en 4 is er minder draagvlak te zien in vergelijking met de andere maatregelen.

Voor de meeste maatregelen ligt het percentage van de deelnemers dat negatief is ten opzichte van de maatregel onder de 20%. Wanneer de deelnemers niet positief zijn, zijn zij meestal neutraal ten opzichte van de maatregel. Alleen bij maatregel 3 en 4 is dit niet het geval: bij maatregel 3 is 25% van de deelnemers negatief en bij maatregel 4 is 40% van de deelnemers negatief.

04| CONCLUSIE

42

Factoren die draagvlak beïnvloeden

Wanneer wordt gekeken welke factoren het vaakste samenhangen met het draagvlak voor de maatregelen is te zien dat hoe belangrijk deelnemers het vinden om buiten anderhalve meter afstand te houden, in hoeverre deelnemers drukte vermijden en in hoe deelnemers inschatten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, een rol speelt in het gemiddelde draagvlak voor alle maatregelen.

Daarnaast spelen leeftijd, geslacht, stedelijkheid, meest gebruikte vervoersmiddel, risico inschatting zelf en moeite met afstand houden ook bij sommige maatregelen een rol. Welk vervoersmiddel deelnemers het meeste gebruiken speelt bijvoorbeeld een rol bij maatregelen die invloed hebben op de rijbaan. Automobilisten zijn over het algemeen negatiever over deze maatregelen dan deelnemers die het meest gebruik maken van de fiets.

Generaliseerbaarheid

Een beperking van dit onderzoek is dat de data verzameld is via (panel)leden van de ANWB, de Fietserbond en TeamAlert. Hierdoor zijn er beperkingen in de generaliseerbaarheid van de resultaten.

Zo is te zien dat wanneer de maatregel invloed heeft op de rijbaan (bijvoorbeeld minder ruimte, een inrijverbod, of het verlagen van de snelheid) deelnemers die het meest gebruik maken van de auto negatiever zijn ten opzichte van de maatregel dan deelnemers die het meest gebruik maken van de fiets. Omdat de meerderheid van de deelnemers het meest gebruik maakt van de fiets, is het mogelijk dat het draagvlak ten opzichte van de maatregelen in het algemeen (de procentuele resultaten) werkelijkheid minder hoog ligt dan wat deze resultaten laten zien.

Het is mogelijk dat leeftijd hierbij ook een rol speelt. Wanneer gekeken wordt naar de verdeling in leeftijdscategorieën in de steekproef, is te zien dat jongeren (deelnemers tussen de 12 en 24 jaar oud) en ouderen (deelnemers boven de 65 jaar oud) oververtegenwoordigd zijn.

Daarnaast zijn de resultaten van dit onderzoek gebaseerd op één meetmoment. De resultaten zijn alleen van toepassing wanneer de situatie met betrekking tot het coronavirus vergelijkbaar is met de situatie waarin de deelnemers zich bevonden ten tijde van het meetmoment (tussen 29 juni en 5 juli 2020).

5 AANBEVELINGEN

05| AANBEVELINGEN

44

Het rapport sluit af met de belangrijkste aanbevelingen op basis van de resultaten van het onderzoek.

Over het algemeen is te zien dat voor de meeste maatregelen een (kleine) meerderheid van de deelnemers positief is ten opzichte van de maatregel. Naast de deelnemers die positief zijn, is het grootste deel van de deelnemers neutraal ten opzichte van de maatregelen. De verwachting is daarom dat maatregel 1, 2, 5, 6, 7 en 8 zonder een grote mate van weerstand ingevoerd of gehandhaafd kunnen worden.

Voor maatregel 3 (tijdelijke verschuiving van de functie van de rijbaan of het fietspad) en maatregel 4 (het verlagen van de snelheid naar 30 km/u) is dit niet het geval. Voor deze maatregelen is het van belang om er rekening mee te houden dat deze maatregelen mogelijk in mindere mate op draagvlak kunnen rekenen van verkeersdeelnemers. Mogelijk is het van belang om extra te communiceren over het toepassen van deze maatregelen, zodat het draagvlak onder verkeersdeelnemers toeneemt.

Deze resultaten laten zien dat voor het draagvlak van de maatregelen het belangrijk is dat mensen het belangrijk (blijven) vinden om anderhalve meter afstand te houden. Daarnaast hangt voor alle maatregelen de inschatting van het gedrag van anderen het sterkste samen met het draagvlak voor de maatregelen. Om het draagvlak voor de maatregelen te vergroten, is het daarom van belang om het vertrouwen in de medeweggebruikers en de mate waarin zij de maatregelen opvolgen te vergroten.

Daarnaast is het van belang om iedereen te blijven stimuleren om zich aan de

anderhalvemetermaatregel te houden. Dit zal ook een positieve invloed hebben op het draagvlak ten opzichte van de verkeersmaatregelen. Wanneer het draagvlak en gedrag rondom anderhalve meter afstand houden in het algemeen afneemt, zal ook het draagvlak rondom de verkeersmaatregelen afnemen.

Tot slot de belangrijkste aanbevelingen samengevat:

- **Maatregel 3 en 4 kunnen op minder draagvlak rekenen, daarom is het van belang om hier extra aandacht aan te besteden bij het invoeren van deze maatregelen.**
- **Voor het vergroten van draagvlak is het van belang om het vertrouwen in de navolging van de maatregelen door medeweggebruikers te vergroten**
- **Voor het vergroten van draagvlak ten opzichte van de verkeersmaatregelen is het van belang om het draagvlak voor de anderhalvemetermaatregel in het algemeen te vergroten**

6 BIJLAGE

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

Opzet vragenlijst

Het concept draagvlak voor (verkeers)maatregelen kan in verschillende deelvlakken opgesplitst worden¹. De deelvragen en de opzet van de vragenlijst zijn gebaseerd op deze opsplitsing. De resultaten van het onderzoek zullen aan de hand van deze deelvlakken besproken worden.

Deelvlak 1: het algemene probleem

Als eerste wordt er gevraagd naar de opvatting over het algemene probleem. In hoeverre iemand beseft heeft van het probleem, zal bepalen in hoeverre iemand de maatregelen van belang vindt. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in hoeverre iemand het probleem als een risico voor zichzelf beschouwt en in hoeverre iemand het probleem als een risico voor een ander beschouwt. In dit onderzoek is het algemene probleem: 'anderhalve meter afstand houden om besmetting met het coronavirus te voorkomen'.

Deelvlak 2: specifieke problemen

Het tweede deelvlak waar naar gevraagd wordt is de opvatting over specifieke problemen die gerelateerd zijn aan het algemene probleem. Hierbij worden de gevolgen van het algemene probleem geconcretiseerd voor specifieke situaties waarin dit probleem mogelijk speelt. In dit onderzoek zijn dit specifieke situaties in het verkeer, waarbij het mogelijk lastig is om anderhalve meter afstand te waarborgen.

Deelvlak 3: oplossingen voor het probleem

Het derde deelvlak is de opvatting die deelnemers hebben over concrete oplossingen. In dit deelvlak wordt het draagvlak voor concrete maatregelen getoetst. Per maatregel wordt er naar de attitude, effectiviteit en proportionaliteit ten opzichte van de maatregel gevraagd, om op verschillende manieren het draagvlak te toetsen. Hierbij wordt er bekeken in hoeverre er draagvlak is onder de deelnemer

zelf, maar ook wat de verwachting is over het draagvlak bij anderen.

Door het draagvlak in deze drie delen op te splitsen, wordt een compleet beeld gevormd van het draagvlak en de onderliggende redenen voor dit draagvlak ten opzichte van de mogelijke verkeersmaatregelen. In Bijlage 1 is de volledige vragenlijst te vinden.

¹Goldenbeld, Ch. (2002). Publiek draagvlak voor verkeersveiligheid en veiligheidsmaatregelen. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

47

1. **Buiten 1,5 meter afstand houden is belangrijk om het coronavirus tegen te gaan** (Helemaal oneens – helemaal eens; 5-puntsschaal)
2. **Hoe groot schat jij de kans dat je zelf ziek wordt wanneer jij zelf of anderen buiten geen 1,5 meter afstand kunnen houden?** (Klein – groot; 5-puntsschaal)
3. **Hoe groot schat jij de kans in dat anderen ziek worden wanneer jij zelf of anderen buiten geen 1,5 meter afstand kunnen houden?** (Klein – groot; 5-puntsschaal)
4. **Wat is je ervaring met 1,5 meter afstand houden terwijl je buiten bent:** (Heel erg moeilijk - helemaal niet moeilijk; 5-puntsschaal)
 - Tijdens het passeren van iemand anders terwijl ik te voet ben
 - Tijdens het passeren van iemand anders terwijl ik fiets
 - Tijdens het wachten bij een voetgangersoversteekplaats (verkeerslicht, zebrapad)
 - Tijdens het wachten bij een verkeerslicht op de fiets
 - Tijdens het parkeren van mijn fiets
5. **Zijn er andere situaties in het verkeer waarbij je moeite ervaart bij het houden van 1,5 meter afstand?**
6. **In hoeverre vermijd je drukte in het verkeer om je aan de 1,5 meter afstand te kunnen houden?** (Helemaal oneens – helemaal eens; 5-puntsschaal)
 - Ik ga op rustige tijden naar buiten
 - Ik vermijd drukke wandelroutes
 - Ik vermijd drukke fietspaden
 - Ik vermijd drukke plekken

Je krijgt zo een aantal verkeersmaatregelen te lezen die gemeenten (mogelijk gaan) treffen om er voor te zorgen dat iedereen 1,5 meter afstand kan houden in het verkeer. Wij willen graag weten wat jij van die maatregelen vindt!

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

48

7. Maatregel 1: Stimuleren van rechts lopen in drukke gebieden zoals de binnenstad bijvoorbeeld door middel van stickers, belijning en borden.

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht - goed(5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijvoorbeeld minder ruimte om elkaar te passeren)?
- Verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

8. Maatregel 2: Drukke fietspaden en straten worden eenrichtingsverkeer.

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht - goed(5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?

- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijvoorbeeld om moeten fietsen of rijden)?
- Verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

9. Maatregel 3: Tijdelijke verschuiving van de functie van het fietspad of de rijbaan, bijvoorbeeld een fietspad wat een voetpad wordt of een (extra) fietsstrook op de rijbaan.

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht - goed(5-puntsschaal)

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

49

- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijvoorbeeld om moeten fietsen of rijden)?
- Verbeterd deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

10. **Maatregel 4: Het verlagen van de snelheid voor gemotoriseerd verkeer naar 30 km per uur wanneer fietsers gebruik maken van de rijbaan.**

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht – goed (5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (langzamer moeten rijden)?
- Verbeterd deze maatregel de verkeersveiligheid?

- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

11. **Maatregel 5: Een tijdelijk inrijverbod in winkelstraten tijdens openingstijden voor gemotoriseerd verkeer (vrachtwagen, auto, motor, scooter) waardoor voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van de rijbaan.**

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht – goed (5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijvoorbeeld om moeten rijden)?
- Verbeterd deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

50

12. **Maatregel 6: Een tijdelijk inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer tijdens het halen en brengen bij scholen om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en de verkeerschaos rondom de school te beperken.**

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht – goed (5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijvoorbeeld om moeten rijden)?
- Verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

13. **Maatregel 7: Het creëren van extra wachtruimte bij verkeerslichten en drukke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, door een (groter) gedeelte van de rijbaan of het fietspad te gebruiken.**

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht – goed (5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?

- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel?
- Verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

14. **Maatregel 8: Het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten voor fietsers en voetgangers door hen vaker en/of langer groen.**

- Wat vind je van deze maatregel?
→ Slecht – goed (5-puntsschaal)
- Helpt deze maatregel jou bij het houden van 1,5 meter afstand?
- Vind je dat de voordelen van deze maatregel (1,5 meter afstand houden) opwegen tegen de nadelen van deze maatregel (bijv. langer wachten als automobilist)?
- Verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid?
- Houd jij je aan deze maatregel?
- Denk je dat anderen zich aan deze maatregel houden?
→ helemaal niet – helemaal wel (5-puntsschaal)

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

51

15. Welk vervoersmiddel gebruik jij het meeste tijdens de coronacrisis?

- Auto
- Motor
- Scooter/brommer
- Elektrische fiets
- Fiets
- Lopen
- Bus/tram/metro
- Trein
- Anders, namelijk...

16. Wat is je leeftijd?

[XX] jaar

17. Ik ben een:

- Man
- Vrouw
- Anders
- Wil ik niet zeggen

18. Wat is je hoogst afgeronde opleidingsniveau? Als je nog studeert, welk opleidingsniveau volg je op dit moment?

- Basisschool (lagere school)
- VMBO (beroepsgericht) / MBO-1 (assistentenopleiding) (Its, ito, leao, lhno, huishoudschool, lavo, e.d.)
- VMBO (theoretisch/gemengd) (mavo, ulo, mulo, ivo, vglo, e.d.)
- MBO-2 / MBO-3 / MBO-4 / MBO voor 1998 (mts, meao, mhno, inas, mis, e.d.)
- Havo/VWO eindexamen (havo, vwo, mms, hbs, gymnasium, lyceum, atheneum)
- Bachelor HBO/WO (bachelor, hbo, hts, heao, kandidaatsopleiding)
- Master HBO/WO, WO doctoraal/post-doctoraal (wetenschappelijk onderwijs)

06| BIJLAGE 1: VRAGENLIJST

52

19. Wat zijn de vier cijfers van de postcode van je woonadres?

20. Via welke organisatie ben je bij deze vragenlijst terecht gekomen?

- ANWB
- Fietzersbond
- TeamAlert
- Weet ik niet
- Anders, namelijk

21. Heb je nog opmerkingen naar aanleiding van deze vragenlijst?

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

53

Maatregel 1

Om de relatie tussen maatregel 1 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .41$, $F(15, 899) = 41,57$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: deelnemers die laagopgeleid zijn, minder positief zijn over de maatregel dan deelnemers die hoogopgeleid zijn. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Deelnemers die het risico om zelf ziek te worden wanneer ze geen afstand kunnen houden groter inschatten, zijn positiever over de maatregel dan deelnemers die dit risico kleiner inschatten. Deelnemers die meer moeite ervaren met het bewaren van anderhalve meter afstand in de hierboven genoemde situaties (tijdens het lopen, op de fiets) zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die minder moeite ervaren. Deelnemers die drukte vermijden zijn positiever over de maatregel dan deelnemers die geen drukte vermijden. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich ook aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -3,66) en kurtosis (z-score kurtosis= 5,39). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Laag opgeleid	-,07	-0,18	-0,32;-0,05	,009
Belang 1,5 meter	,32	0,20	0,16;0,24	<,001
Risico zelf	,16	0,12	0,06;0,18	<,001
Afstand moeilijk	-,08	-0,08	-0,13;-0,02	,005
Drukke vermijden	,14	0,10	0,06;0,14	<,001
Gedrag ander	,27	0,25	0,20;0,30	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

54

Maatregel 2

Om de relatie tussen maatregel 1 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .48$, $F(15, 899) = 54,58$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe groter deelnemers het risico inschatten om zelf ziek te worden, hoe positiever zij zijn positiever over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

Aan alle assumpties van de regressieanalyse is voldaan, de residuals zijn normaal verdeeld, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	p
Leeftijd	,18	<,001
Belang 1,5 meter	,18	<,001
Risico zelf	,11	,005
Drukke vermijden	,14	<,001
Gedrag ander	,42	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

55

Maatregel 3

Om de relatie tussen maatregel 3 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .44$, $F(14, 901) = 46,16$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen minder positief over de maatregel zijn dan deelnemers die in (zeer) sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto gebruik maken zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan deze maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -2,11). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Stedelijkheid laag	-,07	-0,14	-0,25;-0,03	,010
Vervoersmiddel auto	-,17	-0,17	-0,29;-0,04	,010
Belang 1,5 meter	,15	0,11	0,06;0,15	<,001
Drukke vermijden	,16	0,13	0,08;0,18	<,001
Gedrag ander	,52	0,51	0,46;0,56	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

56

Maatregel 4

Om de relatie tussen maatregel 4 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .38$, $F(15, 899) = 36,20$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Deelnemers die laag stedelijke gebieden wonen zijn minder positief over de maatregel dan deelnemers die in (zeer) sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de auto, fiets of lopen) gebruik maken zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante kurtosis (z-score kurtosis= -4,02). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Leeftijd	,12	0,01	0,01;0,01	<,001
Stedelijkheid laag	-,07	-0,17	-0,31;-0,03	,016
Vervoersmiddel auto	-,11	-0,33	-0,49;-0,17	<,001
Vervoersmiddel anders	-,07	-0,37	-0,66;-0,08	,012
Belang 1,5 meter	,18	0,15	0,10;0,21	<,001
Drukke vermijden	,08	0,08	0,02;0,14	,013
Gedrag ander	,45	0,50	0,44;0,55	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

57

Maatregel 5

Om de relatie tussen maatregel 5 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .45$, $F(15, 899) = 48,26$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de fiets, auto of lopen) gebruik maken zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -6,96). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Vervoersmiddel auto	-,13	-0,36	-0,50;-0,21	<,001
Vervoersmiddel anders	-,07	-0,34	-0,58;-0,08	,009
Belang 1,5 meter	,11	0,09	0,04;0,14	<,001
Drukke vermijden	,12	0,11	0,05;0,16	<,001
Gedrag ander	,54	0,54	0,49;0,59	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

58

Maatregel 6

Om de relatie tussen maatregel 6 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .34$, $F(15, 899) = 30,55$, $p = <.001$). De volgende factoren zijn significant: hoe ouder deelnemers zijn hoe positiever zij zijn over de maatregel. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen (dan de fiets, auto of lopen) gebruik maken zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -6,77). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	b	95% BCI (L;U)	p
Leeftijd	,21	0,01	0,01;0,01	<,001
Vervoersmiddel auto	-,08	-0,21	-0,36;-0,06	,007
Vervoersmiddel anders	-,06	-0,34	-0,57;-0,03	,031
Belang 1,5 meter	,07	0,05	0,01;0,11	,045
Drukke vermijden	,11	0,10	0,05;0,16	,001
Gedrag ander	,44	0,45	0,39;0,50	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

59

Maatregel 7

Om de relatie tussen maatregel 7 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .47$, $F(15, 899) = 54,05$, $p = <,001$). De volgende factoren zijn significant: hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Vrouwelijke deelnemers zijn positiever over de maatregel dan mannelijke deelnemers. Deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen zijn minder positief over de maatregel dan deelnemers die in sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of van andere vervoersmiddelen dan de fiets gebruik maken zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer moeite deelnemers ervaren bij het houden van anderhalve meter afstand in het verkeer, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel.

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -5,53). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Leeftijd	,12	0,01	0,01;0,01	<,001
Geslacht vrouw	,06	0,11	0,01;0,21	,037
Stedelijkheid laag	-,07	-0,14	-0,25;-0,04	,009
Vervoersmiddel auto	-,13	-0,31	-0,44;-0,19	<,001
Vervoersmiddel anders	-,07	-0,31	-0,53;-0,09	,007
Belang 1,5 meter	,15	0,11	0,06;0,15	<,001
Afstand moeilijk	,05	0,06	0,01;0,12	,039
Drukke vermijden	,13	0,11	0,06;0,15	,001
Gedrag ander	,52	0,50	0,46;0,55	<,001

06| BIJLAGE 2: STATISTISCHE GEGEVENS

60

Maatregel 8

Om de relatie tussen maatregel 8 en de demografische en situationele factoren te toetsen is er een regressieanalyse uitgevoerd. Het regressie model was significant ($R^2 = .45$, $F(15, 899) = 49,03$, $p = <,001$). De volgende factoren zijn significant: hoe ouder deelnemers zijn, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Vrouwelijke deelnemers zijn positiever over de maatregel dan mannelijke deelnemers. Deelnemers die in laag stedelijke gebieden wonen zijn negatiever over de maatregel dan deelnemers die in sterk stedelijke gebieden wonen. Deelnemers die voornamelijk gebruik van de auto of die voornamelijk lopen zijn negatiever over de maatregelen dan deelnemers die voornamelijk de fiets gebruiken. Hoe belangrijker deelnemers het vinden om anderhalve meter afstand te houden, hoe positiever ze zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers drukte vermijden, hoe positiever zij zijn over de maatregel. Hoe meer deelnemers verwachten dat anderen zich aan de maatregel zullen houden, hoe positiever zij zijn over de maatregel..

De residuals waren niet normaal verdeeld, er is sprake van significante skewness (z-score skewness= -9,32) en kurtosis (z-score kurtosis= 4,22). Hierdoor is het van belang om te focussen op de bootstrapped confidence intervals van de b's in plaats van de p-waardes. Aan alle andere assumpties van de regressieanalyse is voldaan, er is geen sprake van multicollineariteit en er zijn geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model.

Variabele	β	<i>b</i>	95% BCI (L;U)	<i>p</i>
Leeftijd	,14	0,01	0,01;0,01	<,001
Geslacht vrouw	,07	0,12	0,03;0,22	,013
Stedelijkheid laag	-,08	-0,15	-0,25;-0,04	,005
Vervoersmiddel auto	-,14	-0,33	-0,44;-0,20	<,001
Vervoersmiddel lopen	-,06	-0,15	-0,28;-0,01	,030
Belang 1,5 meter	,10	0,07	0,03;0,11	,001
Drukke vermijden	,11	0,09	0,04;0,14	,001
Gedrag ander	,48	0,50	0,43;0,52	<,001



TeamAlert

jongeren met **impact**



Stichting TeamAlert | 030-2232893 | info@teamalert.nl | www.teamalert.nl