Gemeente Amsterdam



Participatie bij verminderen van uitstoot personenauto's

Onderzoek en Statistiek



In opdracht van: Ruimte & Duurzaamheid
Projectnummer: 250291
Auteur: Merijn Heijnen, Sjoerdje van Heerden
E-mailadres: m.heijnen@amsterdam.nl

Bezoekadres: President Kennedylaan 923
Post: Postbus 658
1000 AR Amsterdam
Telefoon: 020 251 0333
Website: onderzoek.amsterdam.nl

Foto voorzijde: Groenendaalstraat, Edwin van Eis (2023)

Amsterdam, december 2025

Inhoud

Samenvatting **4**

Inleiding **6**

1 Bezit en gebruik van vervoermiddelen **9**

2 Mening over gemeentelijk beleid **16**

3 Toekomstvisie **23**

Bijlage 1 Achtergrondkenmerken **29**

Samenvatting

Onderzoek & Statistiek (O&S) heeft ruim 2.500 personen, voornamelijk Amsterdammers, gevraagd naar hun huidige autobezit en, indien van toepassing, hun mogelijkheden en bereidheid om over te stappen op elektrisch rijden. Ook is gevraagd naar de mening over het Amsterdamse beleid met betrekking tot het overstappen op uitstootvrij vervoer.

Een meerderheid van 55 procent geeft aan binnen het huishouden een op benzine, diesel of LPG rijdende auto te hebben. Daarnaast heeft 10 procent een hybride auto en 8 procent een elektrische auto. Van alle vervoermiddelen die in bezit zijn wordt de niet-elektrische fiets gemiddeld het meest gebruikt: door bijna de helft die dat type fiets heeft dagelijks. Auto's op benzine, diesel, CNG of LPG worden door ongeveer de helft van de bezitters dagelijks of meerdere keren per week gebruikt, hybride en volledig elektrische auto's nog wat vaker. De meest genoemde reden om de auto te gebruiken is bezoek aan familie en vrienden: meer dan twee derde noemt dit motief. Andere redenen die door minimaal een derde van de autobezitters genoemd worden zijn het doen van boodschappen, het vervoeren van spullen, woon-werkverkeer en uitgaan, sport en vrijetijdsbesteding. Het gebruik van de auto is het meest noodzakelijk bij het vervoeren van spullen. Bezitters van een elektrische auto zijn het meest tevreden over het gebruiksgemak en onderhoud van de auto. Met name het openbaar vervoer wordt gezien als een alternatief voor auto's met uitstoot in Amsterdam.

Wanneer het gaat om het Amsterdamse beleid om uitstoot van verkeer tegen te gaan dan is de Milieuzone voor dieselauto's bekender dan het plan om een gebied aan te wijzen waar helemaal geen vervuilende auto's mogen komen. Ongeveer de helft van de deelnemers aan het onderzoek is positief of zeer positief over het streven dat alle auto's in de toekomst uitstootvrij moeten zijn. Van de autobezitters die geen volledig elektrische auto hebben is bijna de helft hier echter negatief over, dit is een groter aandeel dan onder andere respondenten. Een meerderheid van de autobezitters die geen (volledig) elektrische auto hebben geeft aan dat het veel invloed zou hebben op hun persoonlijke situatie wanneer alle auto's in Amsterdam elektrisch zouden moeten worden. Voor de helft van de panelleden zonder auto zou dit daarentegen geen of weinig invloed hebben op de persoonlijke situatie. Over hoe groot een gebied zou moeten zijn waar geen auto's met uitstoot mogen rijden is verdeeldheid, de meeste steun gaat uit naar een dergelijk gebied in het centrum van Amsterdam.

Iets meer dan de helft van de deelnemers aan het onderzoek verwacht in de komende tien jaar een nieuwe auto te kopen. De meeste voorkeur daarbij is er voor een volledig elektrisch (34%) of hybride (32%) model. Van de groep die geen volledig elektrische auto overweegt zou bijna de helft dit wel doen wanneer een elektrische auto in kosten en gebruik net zo duur zou zijn als een vergelijkbare auto die op benzine rijdt. Ruim een kwart van de niet-elektrische rijders denkt dat het mogelijk is om, met eventuele hulp, voor of in 2030 over te stappen op elektrisch rijden, terwijl een derde denkt dat die overstap niet haalbaar is in de toekomst.

De deelnemers aan het onderzoek variëren in leeftijd, woonlocatie en opleidingsniveau. Deze kenmerken lijken voor een deel de houding ten opzichte van de maatregelen te bepalen, evenals de afhankelijkheid van de auto en de mogelijkheden om over te stappen op een elektrisch model.

- Jongeren in het onderzoek tot 30 jaar met een auto in het huishouden gebruiken deze relatief vaak, bijvoorbeeld voor werk. Ze zijn minder vaak positief over maatregelen om auto's met uitstoot te weren en hebben vaker de voorkeur voor een benzineauto. Oudere autobezitters gebruiken de auto juist minder vaak dagelijks. Het zijn de jongste en oudste autobezitters die, vaker dan de groep tussen de 30 en 60, denken dat een overstap naar elektrisch rijden voor hun niet mogelijk is. Inkomen kan een rol spelen in de houding van de jongere groep: uit onderzoek blijkt dat werkenden gemiddeld genomen meer verdienen naarmate zij ouder zijn (O&S, Werk in Cijfers 2025).
- In de gebieden die verder liggen van het centrum van Amsterdam, zoals stadsdelen Nieuw-West en Zuidoost, wordt de auto vaker gebruikt door respondenten, bijvoorbeeld voor het doen van boodschappen. Op deze plekken is minder steun voor een verbod op uitstootvrije auto's en wordt het vaker, sneller of op meer plekken laten rijden van openbaar vervoer bovengemiddeld vaak genoemd als mogelijke hulp om minder vaak de auto te gebruiken. Dit duidt op een hogere afhankelijkheid van de auto dan gemiddeld in Amsterdam.
- Deelnemers aan het onderzoek met een basisopleiding hebben vaker geen vervoermiddel in het huishouden. Ze zijn minder vaak positief over een verbod op auto's met uitstoot en denken vaker dat overstappen op elektrisch rijden niet haalbaar is. Hbo/wo-opgeleiden zijn echter vaker positief over het streven naar uitstootvrije auto's in de gemeente Amsterdam en denken het minst vaak dat overstappen niet haalbaar is. Uit onderzoek blijkt dat er een sterk verband bestaat tussen opleidingsniveau en inkomen (O&S, Werk in Cijfers 2025).

Inleiding

Om de luchtkwaliteit te verbeteren neemt de gemeente Amsterdam een aantal maatregelen, zoals het invoeren van een uitstootvrije zone voor bestelauto's, vrachtauto's en brom- en snorfietsen. Ook is er een milieuzone voor dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's. Amsterdam heeft in 2019 de ambitie gesteld om vanaf 2030 alle mobiliteit in heel Amsterdam uitstootvrij te hebben, waaronder personenauto's. Op dit moment is er nog geen uitzicht op een uitstootvrije zone voor personenauto's, omdat hiervoor nog geen landelijke regelgeving is. Daarom wordt rekening gehouden met overgangsregelingen en een latere invoeringsdatum. Het team Uitstootvrije Mobiliteit van Ruimte & Duurzaamheid heeft Onderzoek &Statistiek (O&S) gevraagd om Amsterdammers te vragen naar hun huidige autobezit en, indien van toepassing, hun mogelijkheden en bereidheid om over te stappen op elektrisch vervoer. Op deze manier kan het draagvlak voor toekomstige maatregelen gemeten kan worden.

De deelnemers aan het onderzoek zijn op de vier onderstaande manieren benaderd, zie ook de tabel op de volgende pagina.

- O&S beschikt over een stadspanel waarin enkele duizenden Amsterdammers op regelmatige basis hun mening geven over actuele onderwerpen in de stad. In het najaar van 2024 zijn ongeveer 2.000 panelleden benaderd. In totaal hebben 1.218 panelleden de vragenlijst ingevuld, een respons van ruim 60 procent. Leden van het online panel vallen, ten opzichte van de gehele Amsterdamse bevolking, relatief vaak onder een oudere leeftijdsgroep en zijn vaker hoog opgeleid. Zo was bij dit onderzoek een zeer ruime meerderheid (87%) van de deelnemers vijftig jaar of ouder. Hier moet bij de interpretatie van de uitkomsten rekening mee worden gehouden.
- Daarnaast beheert O&S een online panel met houders van een stadspas. Inwoners van de gemeente Amsterdam met een laag inkomen en weinig vermogen kunnen deze pas aanvragen en krijgen vervolgens korting op onder andere musea, zwemmen en theatervoorstellingen. Vanuit het stadspaspanel hebben 140 Amsterdammers de vragenlijst ingevuld in mei en juni 2025. Dit is een respons van 20 procent.
- O&S heeft tevens een open link beschikbaar gesteld. Via de link www.amsterdam.nl/onderzoek/uitstootvrij kon de vragenlijst online worden ingevuld. Ruimte & Duurzaamheid heeft de open link verspreid. Via de open link hebben 865 personen de vragenlijst ingevuld. Enkele tientallen daarvan wonen niet in de gemeente Amsterdam. De vragenlijst was beschikbaar van mei tot en met juli 2025.

- Aanvullend zijn in mei en juni 2025, in alle stadsdelen van Amsterdam en in Weesp, in totaal 302 face-to-face enquêtes afgenomen bij passanten. Hierbij is een kortere vragenlijst gehanteerd dan bij de online versies. De face-to-face enquêtes zijn mede afgenomen om te waarborgen dat ook groepen ondervraagd zijn die minder dan gemiddeld geneigd de online vragenlijst in te vullen, zoals jongeren en bewoners zonder auto.

Aan het onderzoek hebben relatief veel personen meegedaan met een auto in het huishouden, zie onderstaande tabel. Gemiddeld bezaten in 2024 de huishoudens in de Gemeente Amsterdam 0,4 auto.

Tabel 1 Respons naar veldwerkmethode, inclusief aandeel met een auto op benzine, diesel, CNG of LPG en/of een hybride auto in het huishouden*

	aantal	percentage	percentage met niet-elektrische auto*
stadspanel	1.218	48	60
stadspaspanel	140	6	25
online open link	865	34	74
face-to-face	302	12	43
totaal	**2.525**	**100**	**61**

* en geen elektrische auto in het huishouden

Ten opzichte van de vragenlijst die in het najaar van 2024 uitgezet is onder het stadspanel is bij het veldwerk in 2025 een vragenlijst gebruikt die op enkele punten gewijzigd is. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om een toegevoegde antwoordoptie bij een vraag. Waar dit relevant is wordt het benoemd in de rapportage. Veruit de meeste vragen zijn ongewijzigd gebleven. De uitkomsten in deze rapportage zijn gebaseerd op de totale respons binnen de vier bovengenoemde methoden.

De deelnemers aan het onderzoek vormen geen perfecte afspiegeling van alle inwoners van Amsterdam, bijvoorbeeld op de volgende punten:

- Van de deelnemers aan het onderzoek is een ruime meerderheid (73%) hbo/wo-opgeleid. Van de 15 tot en met 74-jarigen in de gemeente Amsterdam was dit in 2023 ongeveer de helft (49%). Anderzijds was in 2023 in Amsterdam bijna een kwart (23%) van deze groep basisopgeleid, in de respons is dit slechts 6 procent.
- Van de deelnemers aan het onderzoek is ongeveer twee derde (66%) ouder dan 50 jaar. Van alle inwoners van de gemeente Amsterdam was dit in 2025 ruim een derde (36%).
- Amsterdam is de gemeente in Nederland met het laagste autobezit: gemiddeld 0,4 auto per huishouden (CBS, 2023). Van de deelnemers aan het onderzoek heeft ruim twee derde (68%) de beschikking over een personenauto binnen het huishouden.

Hier dient bij de interpretatie van de uitkomsten rekening mee te worden gehouden.
Om verschillen inzichtelijk te maken worden, waar mogelijk en relevant, in de tekst en figuren uitsplitsingen gemaakt naar bijvoorbeeld stadsdeel, leeftijdsgroep, opleidingsniveau of autobezit.

In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige bezit en gebruik van vervoermiddelen, terwijl in het tweede hoofdstuk de mening over het gemeentelijke beleid centraal staat. In het derde hoofdstuk wordt de blik op het toekomstige gebruik van (elektrische) vervoermiddelen behandeld. In de bijlage staan de achtergrondkernmerken van de deelnemers aan het onderzoek, zoals het stadsdeel waarin ze wonen of hun leeftijd. De antwoorden op de open vragen zijn opgenomen in een losstaand document. Vaak gaat het daarbij om een toelichting op een gesloten vraag, bijvoorbeeld op de vraag over hoe men denkt over het streven dat in de toekomst alle auto's uitstootvrij zijn.

1 Bezit en gebruik van vervoermiddelen

Dit hoofdstuk gaat in op het huidige bezit van vervoermiddelen en hoe vaak deze gebruikt worden. Een meerderheid van 55 procent geeft aan binnen het huishouden een op benzine, diesel of LPG rijdende auto te hebben. Daarnaast heeft 10 procent een hybride auto en 8 procent een elektrische auto. In totaal heeft 61 procent een auto die niet volledig elektrisch is, zonder over een elektrische auto te beschikken. Van de huishoudens heeft 65 procent één type auto en 3 procent heeft twee verschillende soorten auto's, wat betekent dat 68 procent van de deelnemers aan het onderzoek minimaal één personenauto heeft. De fiets is het vervoermiddel dat het vaakst voorkomt: bijna twee derde (62%) beschikt over een niet-elektrische fiets, terwijl ruim een kwart een elektrische fiets bezit (27%).

Tabel 1.1 Welke vervoermiddelen heeft uw huishouden? Meerdere antwoorden mogelijk (n=2.525)

	aantal	percentage
niet-elektrische fiets	1578	62
auto op benzine, diesel, CNG of LPG	1382	55
elektrische fiets	674	27
hybride auto	240	10
elektrische auto	193	8
motor	120	5
bromfiets, snorfiets of scooter op benzine	110	4
elektrische bromfiets, snorfiets of scooter	36	1
gehandicaptenvoertuig	34	1
kleine elektrische auto (microcar)	13	1
anders, namelijk	130	5
geen van bovenstaande	119	5

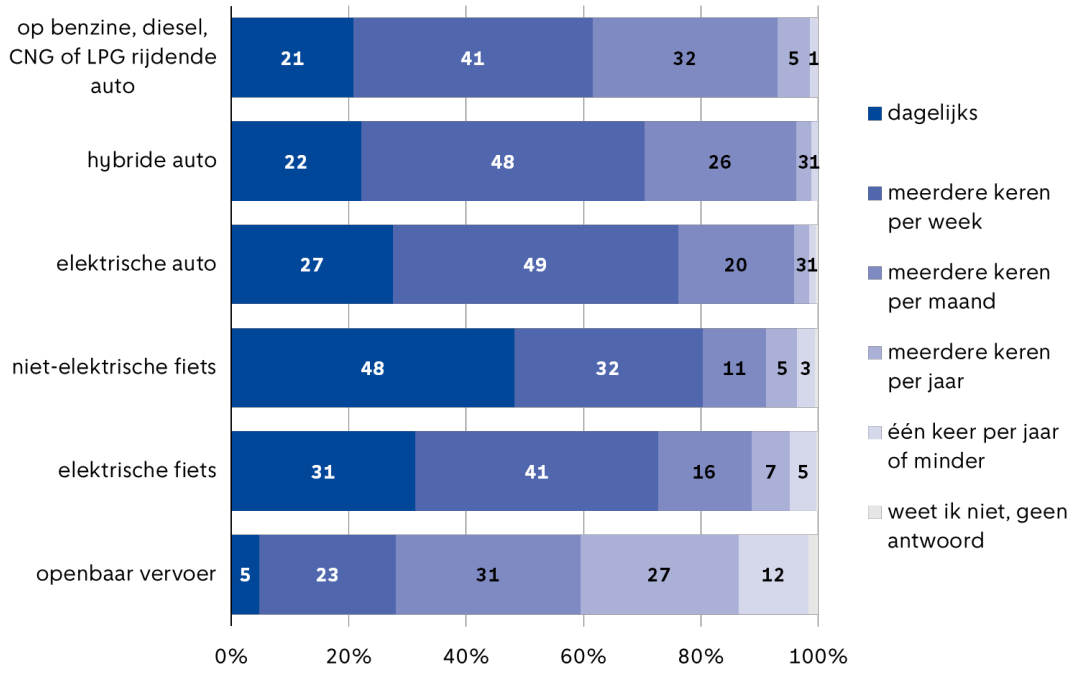
In welke mate bepaalde vervoermiddelen in bezit zijn verschilt per stadsdeel:

- In stadsdeel Centrum hebben relatief weinig deelnemers een elektrische fiets (17%).
- In West is het aandeel met een auto op benzine, diesel, CNG of LPG wat lager dan gemiddeld (44%). Ook het aandeel dat een elektrische auto heeft is daar het laagst.
- In Nieuw-West hebben bovengemiddeld veel huishoudens een auto op benzine, diesel, CNG of LPG (67%).
- In Weesp hebben de respondenten bovengemiddeld vaak een auto op benzine, diesel, CNG of LPG (65%), een elektrische fiets (38%), een hybride auto (19%) of een elektrische bromfiets, snorfiets of scooter (5%).
- Er zijn 49 respondenten die buiten Amsterdam wonen, maar 2 procent van de totale respons. Deze groep heeft iets vaker dan gemiddeld een auto, zo heeft 63 procent een auto op benzine, diesel, CNG of LPG en 20 procent een elektrische auto.

Ook zijn er enkele verschillen te zien wanneer het bezit van vervoermiddelen uitgesplitst wordt naar type opleiding of naar leeftijdsgroep. Zo hebben basisopgeleiden bovengemiddeld vaak geen enkel vervoermiddel en hebben 80-plussers minder vaak een fiets. De respondenten tot 30 jaar hebben minder vaak een elektrische fiets (17%) en wat vaker een bromfiets, scooter of snorfiets (14%).

Van alle vervoermiddelen wordt de niet-elektrische fiets gemiddeld het meest gebruikt: door bijna de helft (48%) dagelijks, zie figuur 1.2. Auto's op benzine, diesel, CNG of LPG worden door een meerderheid dagelijks of meerdere keren per week gebruikt (respectievelijk 21% en 41%). Bij hybride auto's liggen deze percentages iets hoger en door ruim een kwart (27%) wordt de elektrische auto dagelijks gebruikt, wanneer deze in bezit is.

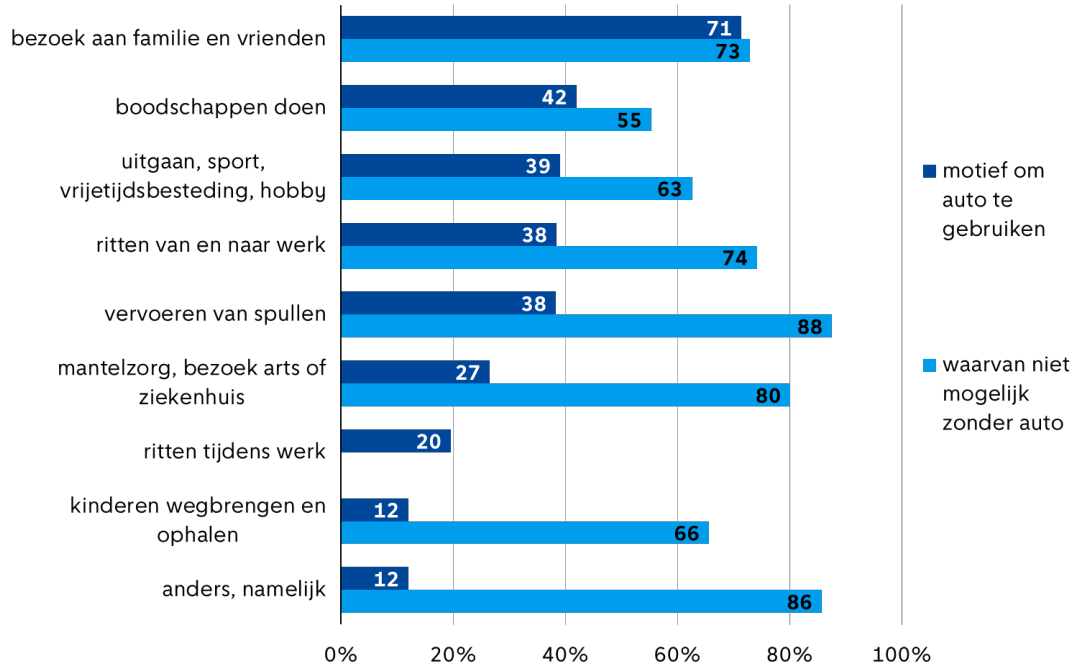
Figuur 1.2 Hoe vaak gebruikt u de volgende vervoermiddelen? (alleen bij in bezit zijn van vervoermiddel, uitgezonderd openbaar vervoer)



Hoe vaak met de auto gereden wordt verschilt per stadsdeel. In deze alinea gaat het specifiek om auto's die rijden op benzine, diesel, CNG of LPG. In Nieuw-West gebruikt 70 procent van de respondenten met dit type auto deze meerdere keren per week of dagelijks, in Zuidoost is dit 68 procent. Het laagst zijn deze percentages in Centrum (51%) en West (50%). Ook de deelnemers aan het onderzoek die buiten Amsterdam wonen gebruiken hun auto relatief vaak. Wanneer jongere respondenten een auto hebben in hun huishouden dan gebruiken ze deze relatief veel, hoewel er ook een deel is dat de auto zelden of nooit gebruikt (mogelijk gaat het hier om een groep die nog bij de ouders woont). In het algemeen geldt dat hoe ouder de autobezitters zijn, des te minder vaak ze op dagelijkse basis de auto gebruiken. Autobezitters die hbo/wo-opgeleid zijn gebruik de auto iets minder vaak dagelijks dan andere opleidingsgroepen.

Aan autobezitters is gevraagd waarvoor ze hun auto momenteel het meest gebruiken en in hoeverre het gebruik van de auto bij dat doel noodzakelijk is, zie figuur 1.3.

Figuur 1.3 Waarvoor gebruikt u uw auto momenteel het meest? (n=813, bij stadspanel max. 3 antwoorden mogelijk), welke verplaatsingen kunt u niet zonder auto doen? Meerdere antwoorden mogelijk. (niet gevraagd voor 'ritten tijdens werk').



De meest genoemde reden om de auto te gebruiken is het bezoek aan familie en vrienden: meer dan twee derde (71%) noemt dit motief. Andere redenen die door minimaal een derde van de autobezitters genoemd worden zijn het doen van boodschappen (42%), uitgaan, sport en vrijetijdsbesteding (39%), het vervoeren van spullen en woon-werkverkeer (beide 38%). Als andere reden wordt relatief vaak vakantie genoemd.

Per stadsdeel zijn er verschillen, zo is boodschappen doen voor een meerderheid van de autobezitters uit Zuidoost (62%), Nieuw-West (52%), Noord en Weesp (beide 51%) een reden om de auto te gebruiken, terwijl dit aandeel in West (20%) en Centrum (25%) een stuk lager ligt. Autobezitters tot 30 jaar noemen de meeste redenen bovengemiddeld vaak, met name wanneer het gaat om ritten van en naar werk (82%) en om uitgaan, sport en andere vrijetijdsbesteding (70%). Van de 24 deelnemers met een aangepaste auto geven er 18 aan de auto te gebruiken in het kader van mantelzorg of bezoek aan arts of ziekenhuis.

Per reismotief geeft telkens minimaal de helft aan de verplaatsing niet zonder auto te kunnen doen, van de voorgelegde motieven het meest bij het vervoeren van spullen (88%) en het minst bij boodschappen doen (55%).

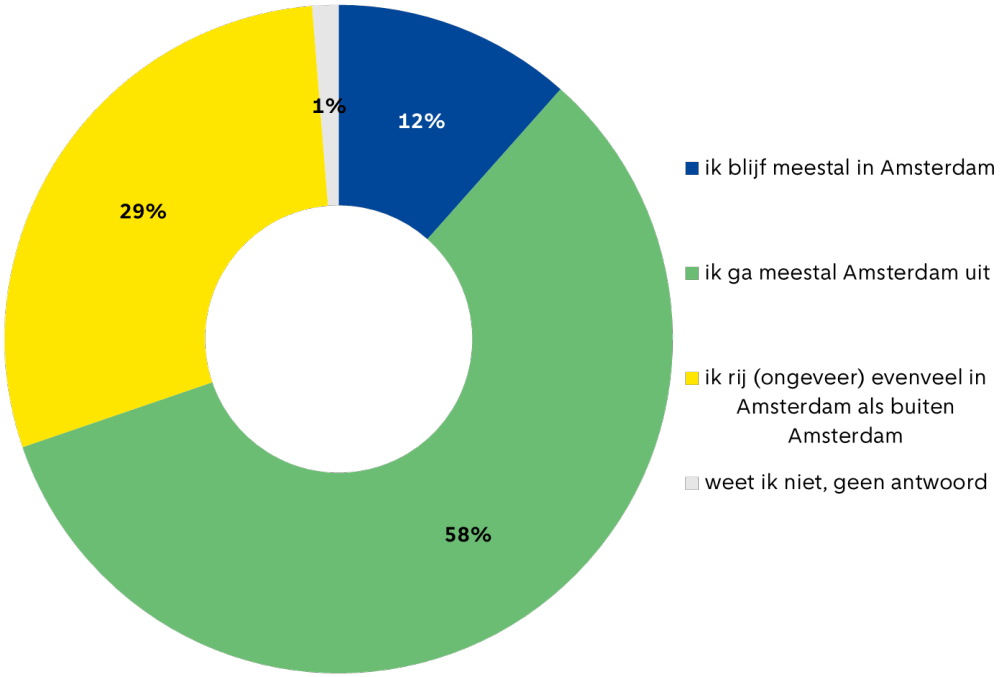
Ongeveer driekwart van de autobezitters (74%) geeft aan de auto veelal van maandag tot en met vrijdag te gebruiken, het aandeel dat dit op zaterdag en zondag doen is wat lager (65%).

Tabel 1.4 Wanneer gebruikt u uw auto meestal? Meerdere antwoorden mogelijk (n=1.574)

	aantal	percentage
op maandag tot en met vrijdag	1160	74
op zaterdag en zondag	1019	65
weet ik niet, geen antwoord	161	10

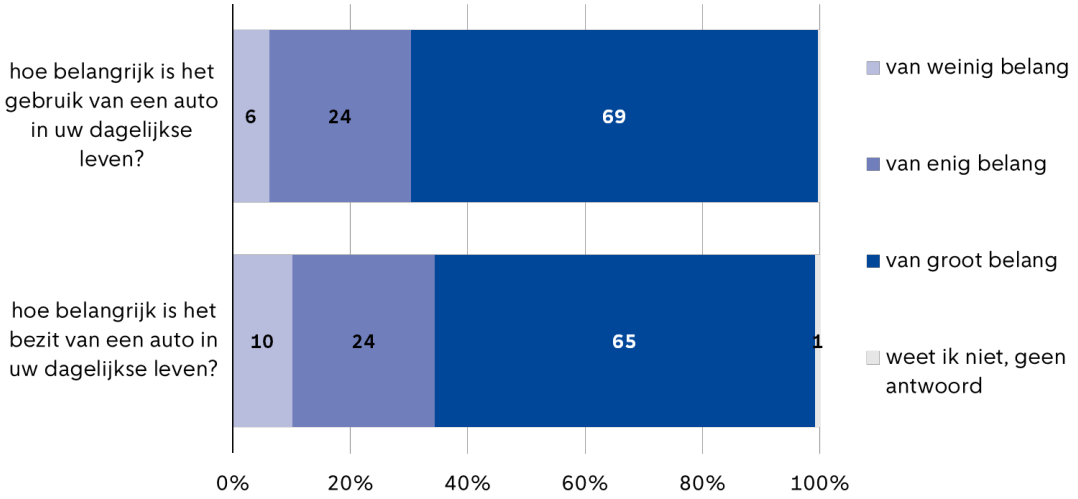
Een meerderheid van de huishoudens met een auto (58%) gebruikt de auto doorgaans om een bestemming buiten Amsterdam te bezoeken, terwijl ruim een kwart (29%) ongeveer net zo vaak binnen als buiten Amsterdam rijdt en 12 procent tijdens het gebruik van de auto meestal in Amsterdam blijft.

Figuur 1.5 Waar rijdt u meestal met uw auto? (n=1.574)



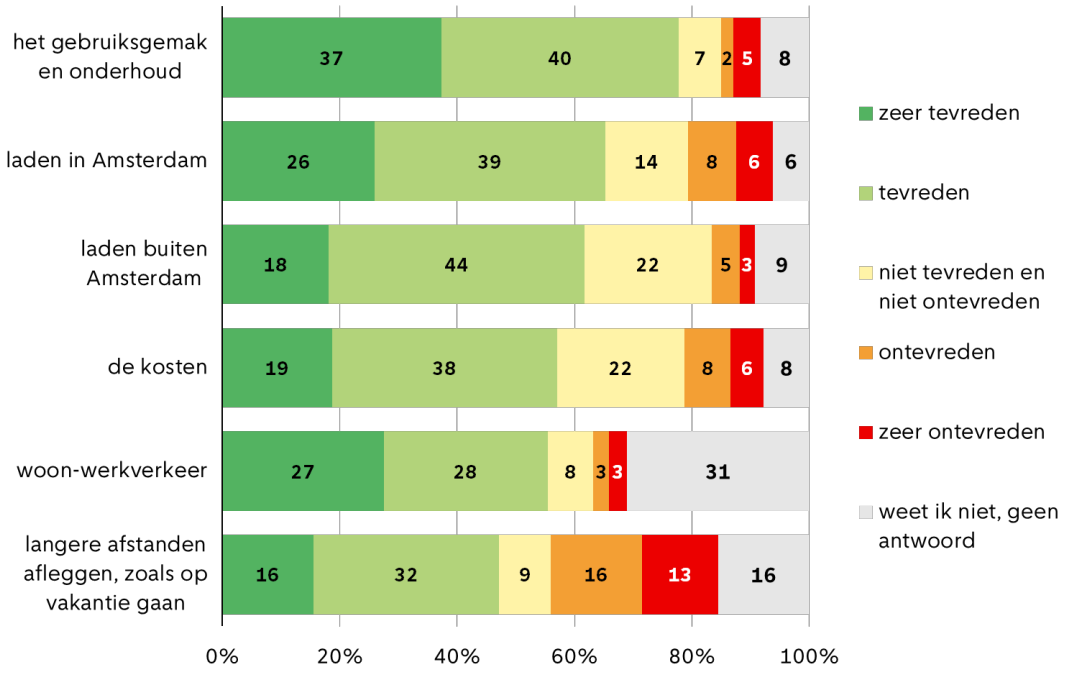
Voor ongeveer zeven op de tien autobezitters (69%) is het gebruik van de auto van groot belang in het dagelijks leven, voor ongeveer een kwart (24%) is dit van enig belang. Het bezit van een auto is voor ongeveer twee derde (65%) van groot belang.

Figuur 1.6 Hoe belangrijk is voor u het bezit/gebruik van een auto in uw dagelijkse leven? (n=1.574)



Van de autobezitters hadden er 193 een elektrische auto. Specifiek aan deze groep is gevraagd naar de tevredenheid over de auto op enkele aspecten. De meeste tevredenheid is er over het gebruiksgemak en onderhoud. Ook over het laden (in en buiten Amsterdam), de kosten en het gebruik van de elektrische auto bij woon-werkverkeer zijn de meeste autobezitters tevreden. Over het afleggen van langere afstanden met de elektrische auto, zoals op vakantie gaan, zijn de meningen meer verdeeld: afgerond 47 procent is hier tevreden of zeer tevreden over en afgerond 28 procent ontevreden of zeer ontevreden.

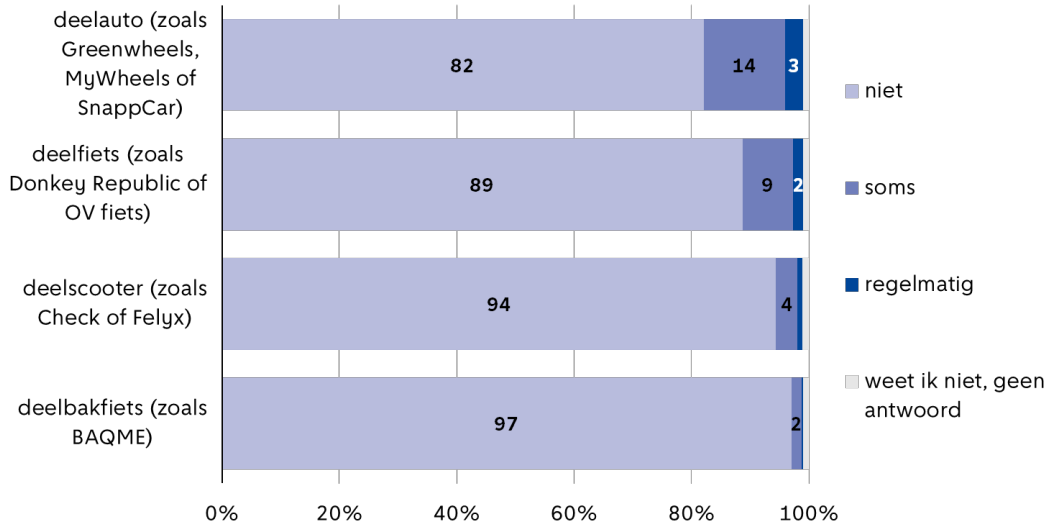
Figuur 1.7 Hoe tevreden bent u over uw elektrische auto op de volgende punten? (n=193)



Aan alle deelnemers aan het onderzoek is gevraagd of ze weleens gebruik maken van deelvervoer, zoals een deelauto, deelfiets, deelscooter of deelbakfiets. Voor een ruime meerderheid is dit niet het geval. Het meest wordt gebruik gemaakt van een deelauto (door 17% soms of regelmatig) of een deelfiets (door afgerond 10% soms of regelmatig). Beide percentages zijn in stadsdeel Oost het hoogst (respectievelijk 26% en 16%), terwijl er in Zuidoost relatief weinig gebruik gemaakt wordt van deelauto's (5% soms of regelmatig).

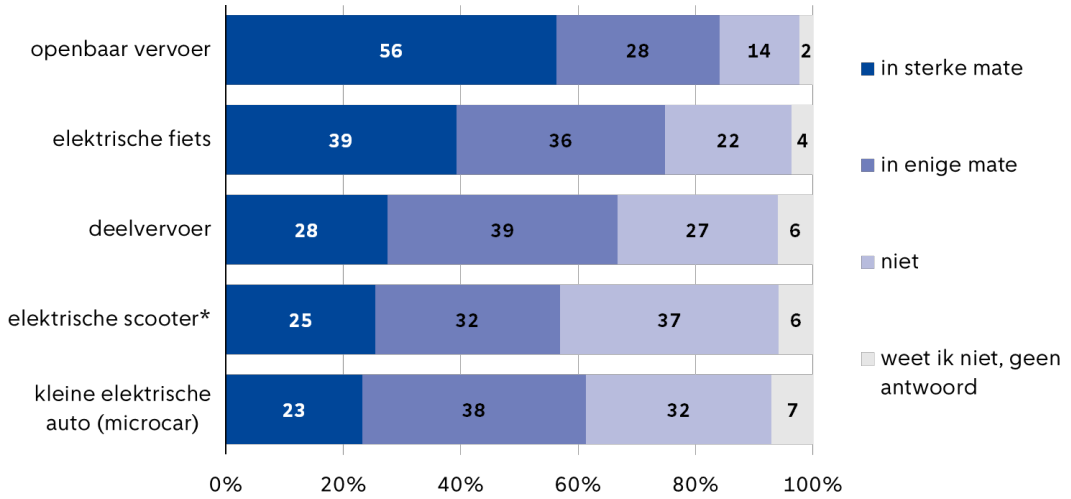
Respondenten tot 40 jaar gebruiken de voorgelegde vormen van deelvervoer gemiddeld vaker (bijvoorbeeld 32% soms of regelmatig een deelauto, 21% soms of regelmatig een deelscooter en 20% soms of regelmatig een deelfiets), 60-plussers gebruiken ze juist minder vaak.

Figuur 1.8 Maakt u gebruik van deelvervoer? (n=2.223)



Voor de elektrische fiets, de kleine elektrische auto, de elektrische scooter, het openbaar vervoer en deelvervoer is gevraagd in hoeverre de deelnemers aan het onderzoek ze in het algemeen zien als vervanging voor het gebruik van personenauto's die schadelijke stoffen uitstoten, zie figuur 1.9 op de volgende pagina. Het openbaar vervoer wordt het vaakst zo beschouwd, door een meerderheid (56%) in sterke mate en door ruim een kwart (28%) in enige mate. Het meest positief zijn 70-plussers: volgens bijna driekwart (73%) is openbaar vervoer in sterke mate een alternatief. Anderzijds is meer dan een derde van de deelnemers (37%) van mening dat de elektrische scooter geen alternatief is voor de personenauto's met uitstoot.

Figuur 1.9 In hoeverre ziet u de volgende vervoermiddelen in het algemeen als vervanging voor het gebruik van personenauto's die schadelijke stoffen uitstoten in Amsterdam? (n=2.525)

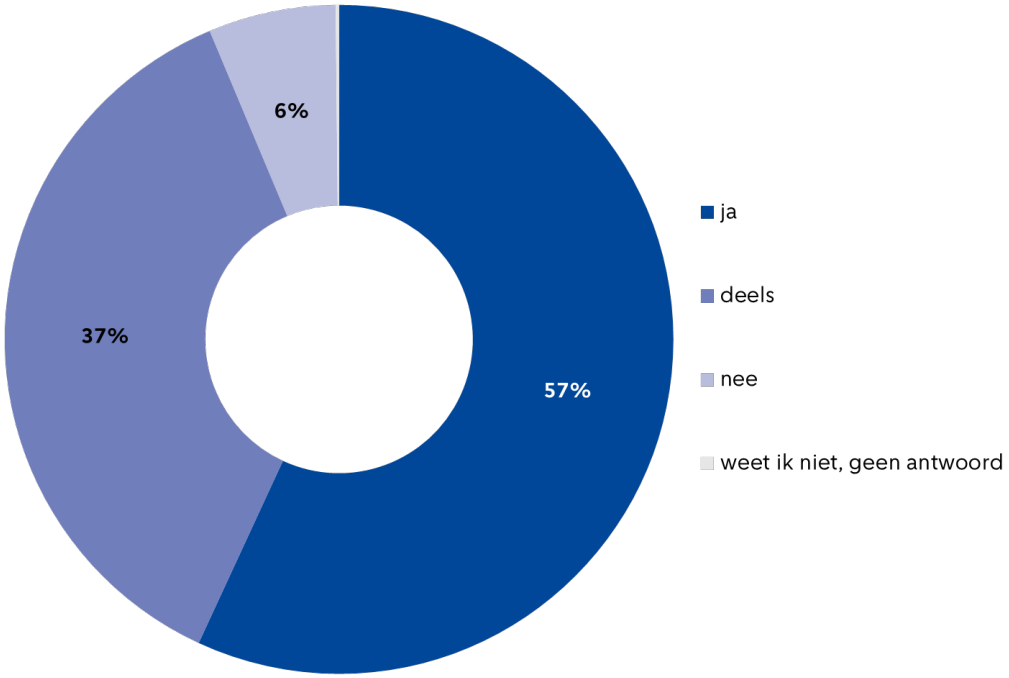


* niet voorgelegd in stadspanel

2 Mening over gemeentelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de kennis en de mening over het Amsterdamse beleid rond uitstootvrije mobiliteit. Ook wordt de vraag gesteld of en wanneer de deelnemers aan het onderzoek zelf denken over te kunnen stappen op een elektrische personenauto, als ze daar nog niet over beschikken. Aan het stadspanel is de volgende tekst getoond over het beleid: '*Omdat verkeer de lucht vervuilt, wil de gemeente, naast het verminderen van het verkeer, ook dat het verkeer dat rondrijdt schoner wordt. Om het verkeer schoner te maken is er een Milieuzone (een gebied) voor auto's die op diesel rijden. Dit betekent dat vervuilende dieselauto's niet binnen dit gebied mogen komen. Ook werkt de gemeente aan de overgang naar het gebruik van elektrische auto's. Een plan van de gemeente is om een zone (gebied) te maken waar helemaal geen vervuilende auto's mogen komen. Dit betekent dat er geen toegang is binnen dit gebied voor dieselauto's, maar ook niet voor auto's die rijden op benzine of gas of voor hybride auto's. Het plan is dat er zo'n gebied komt na 2030. Hoe dit gebied er precies uitziet is nog onduidelijk.*' Een meerderheid van 57 procent van het stadspanel was op de hoogte van bovengenoemd beleid, alleen in Weesp was dit minder dan de helft (37%). Daarnaast gaf ruim een derde van de deelnemers (37%) aan voor een deel hiervan op de hoogte te zijn, zie figuur 2.1.

Figuur 2.1 Was u bekend met het beleid van de gemeente Amsterdam om het verkeer schoner te maken? (alleen stadspanel, n=1.218)



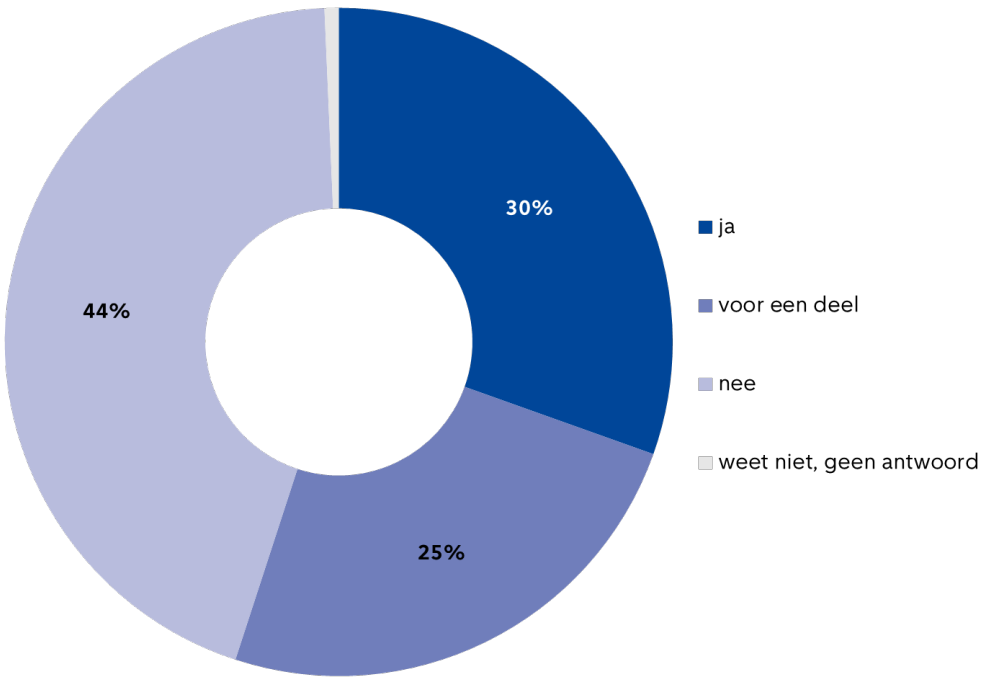
Bij het stadspaspanel, de open link en het face-to-face onderzoek is de vraag uit figuur 2.1 opgesplitst in twee vragen. Eerst is de volgende tekst getoond: '*Omdat verkeer de lucht vervuilt, wil de gemeente, naast het verminderen van het verkeer, ook dat het verkeer dat rondrijdt schoner wordt. Om het verkeer schoner te maken is er een Milieuzone (een gebied) voor auto's die op diesel rijden. Dit betekent dat vervuilende dieselauto's niet binnen dit gebied mogen komen.*' Hierna is gevraagd in hoeverre men bekend is met de Milieuzone. Ruim driekwart (78%) was dit volledig en 13 procent voor een deel.

Tabel 2.2 Was u bekend met de Milieuzone voor dieselauto's in Amsterdam? (niet gevraagd in stadspanel)

	aantal	percentage
ja	1.017	78
voor een deel	175	13
nee	104	8
weet ik niet, geen antwoord	11	1
totaal	**1.307**	**100**

Hierna is de volgende tekst getoond: *'Ook werkt de gemeente aan de overgang naar het gebruik van elektrische auto's. Een plan van de gemeente is om een zone (gebied) te maken waar helemaal geen vervuilende auto's mogen komen. Dit betekent dat er geen toegang is binnen dit gebied voor dieselauto's, maar ook niet voor auto's die rijden op benzine of gas of voor hybride auto's. Het plan is dat er zo'n gebied komt na 2030. Hoe dit gebied er precies uitziet is nog onduidelijk.'* De kennis over dit plan is minder groot dan over de Milieuzone: drie op de tien (30%) deelnemers geven aan bekend te zijn met het plan en een kwart (25%) is dit voor een deel.

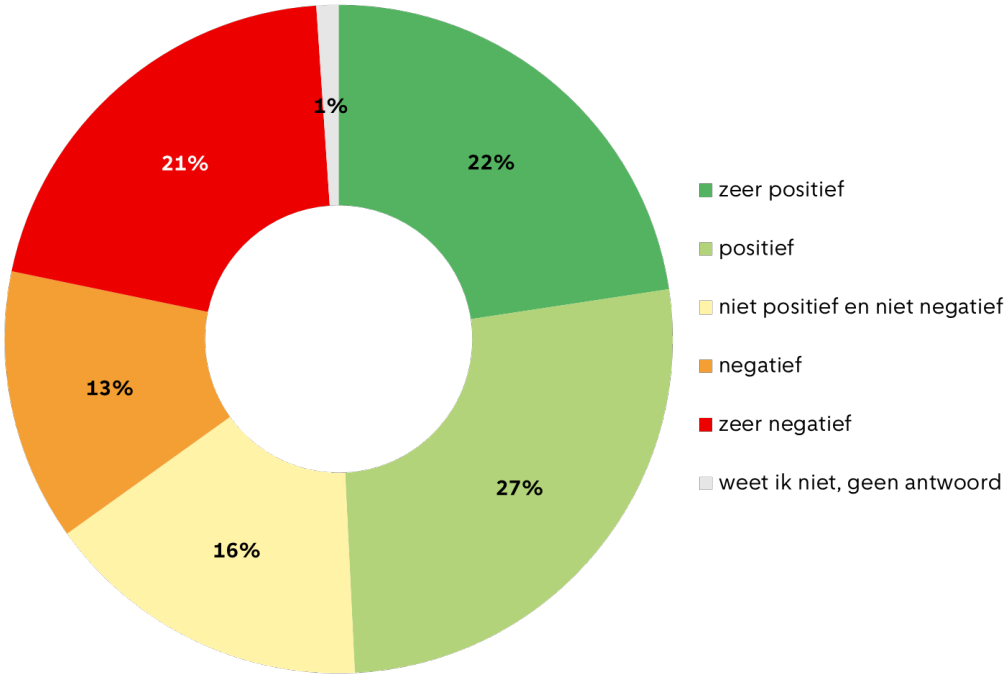
Figuur 2.3 Was u bekend met dit plan van de gemeente Amsterdam? (niet gevraagd in stadspanel, n=1.307)



Vervolgens is aan alle respondenten gevraagd naar de mening over het streven van de gemeente Amsterdam om in de toekomst alle auto's in de gemeente uitstootvrij te laten zijn. Ongeveer de helft van de deelnemers aan het onderzoek is positief (27%) of zeer positief (22%) hierover. Daarnaast staat 16 procent neutraal tegenover dit beleid, is 13 procent negatief en is 21 procent zeer negatief. Van de autobezitters die geen volledig elektrische auto hebben is een hoger aandeel negatief of zeer negatief: 46 procent. Van alle autobezitters is 41 procent positief of zeer positief over de maatregelen, van de autobezitters zonder volledige elektrische auto is dit 36 procent.

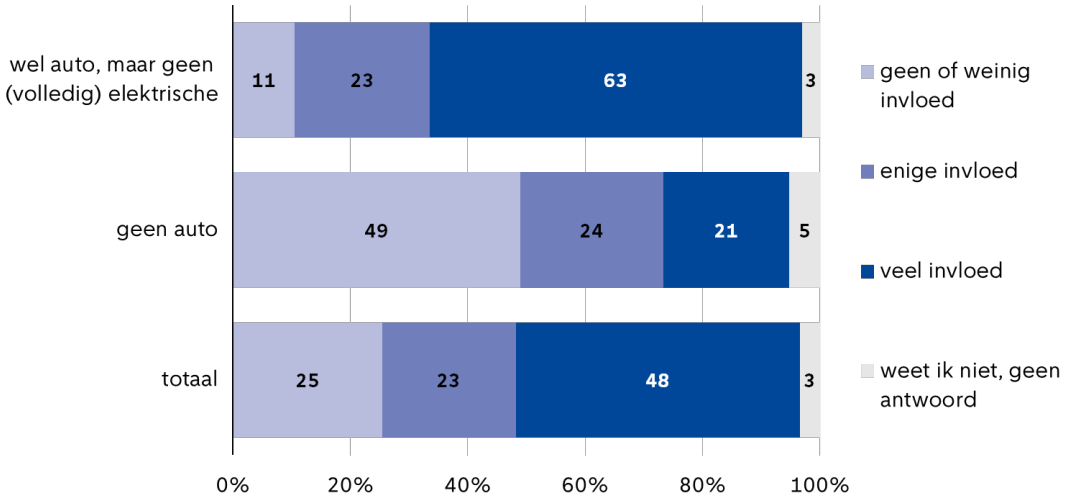
Nieuw-West is het enige stadsdeel waar meer respondenten (zeer) negatief zijn dan (zeer) positief, respectievelijk 43 procent en 39 procent. Deelnemers onder de 30 jaar en van buiten Amsterdam zijn ook vaker negatief dan positief. Anderzijds is in West 59 procent positief of zeer positief, het meest van alle stadsdelen.

Figuur 2.4 In de toekomst wil de gemeente dat alle auto's in Amsterdam elektrisch zijn, of op een andere manier uitstootvrij. Hoe denkt u hierover? (n=2.525)



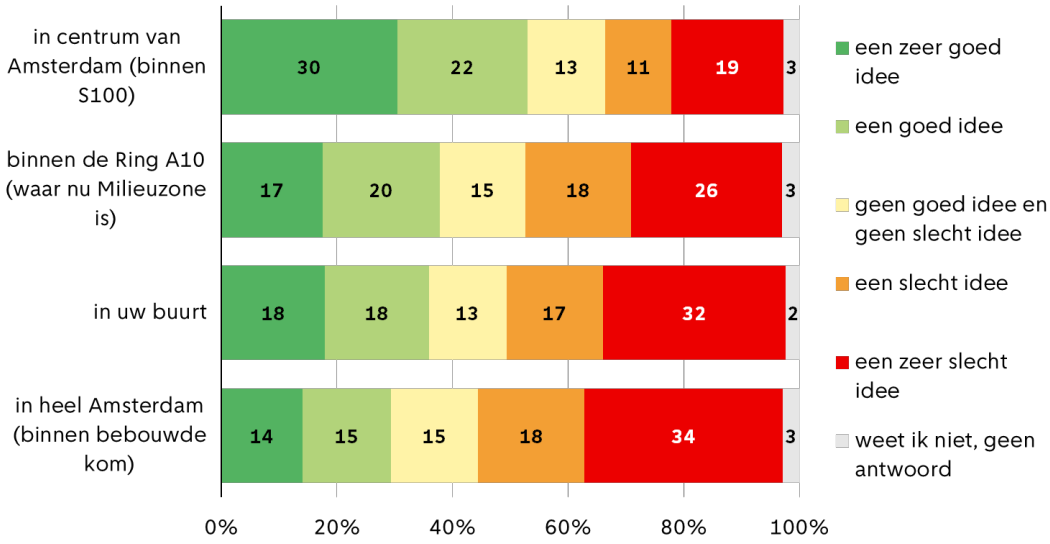
Een ruime meerderheid (63%) van de autobezitters die geen (volledig) elektrische auto hebben geeft aan dat het veel invloed zou hebben op hun persoonlijke situatie wanneer alle auto's in Amsterdam elektrisch zouden moeten zijn. Voor de helft van de deelnemers aan het onderzoek zonder auto (49%) zou dit daarentegen geen of weinig invloed hebben, zie figuur 2.5 op de volgende pagina.

Figuur 2.5 Hoeveel invloed zou het hebben op uw persoonlijke situatie als alle auto's in Amsterdam elektrisch moeten zijn? (n=2.223 in totaal)



Voor vier verschillende gebieden is voorgelegd wat men er van zouden vinden wanneer er vanaf 2030 geen personenauto's meer mogen rijden op benzine of diesel, zie figuur 2.6. Een meerderheid is voor een verbod in het centrum van Amsterdam. Het weren van personenauto's met uitstoot binnen de huidige Milieuzone, binnen de eigen buurt of binnen de gehele bebouwde kom van Amsterdam wordt telkens vaker negatief dan positief beoordeeld. Voor alle stellingen geldt dat autobezitters zonder volledig elektrische auto minder positief zijn dan gemiddeld en respondenten zonder auto of met alleen een elektrische auto juist positiever, zie tabel 2.7. Ook is in deze tabel te zien dat de minste steun voor de maatregelen komt vanuit delen van de stad die buiten de ring A10 liggen en van personen die een mobiliteitsbeperking ervaren en dat hbo/wo-opgeleiden juist wat vaker positief zijn over de maatregelen.

Figuur 2.6 Wat zou u ervan vinden wanneer er op deze locaties vanaf 2030 geen personenauto's meer mogen rijden op benzine of diesel? (n=1.218)



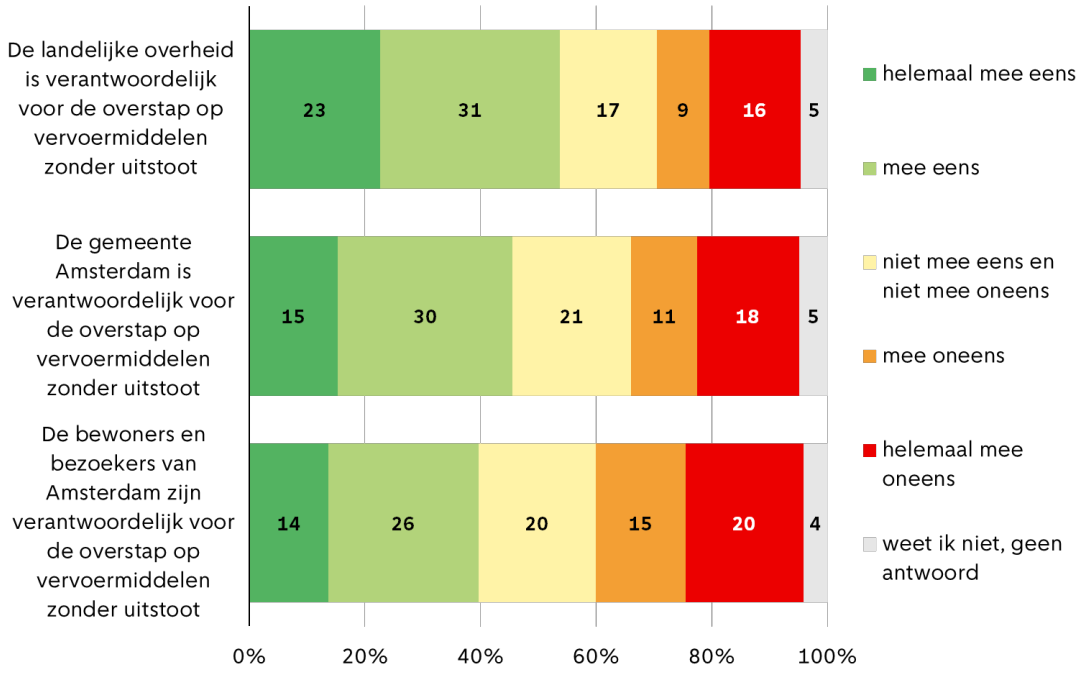
Tabel 2.7 Wat zou u ervan vinden wanneer er op deze locaties vanaf 2030 geen personenauto's meer mogen rijden op benzine of diesel? (percentage per groep dat het een (zeer) goed idee vindt)

	percentage (zeer) goed idee in Centrum	percentage (zeer) goed idee binnen ring A10	percentage (zeer) goed idee in uw buurt	percentage (zeer) goed idee in heel A'dam
bezit geen auto	71	58	61	51
bezit auto, niet (volledig) elektrisch*	42	24	20	16
bezit volledig elektrische auto*	76	67	62	53
Centrum	50	43	49	37
Oost, West, Zuid, Noord**	57	39	40	31
Nieuw-West, Zuidoost, Weesp ***	48	34	23	22
basisopgeleid	41	28	29	26
mbo-opgeleid	42	28	26	22
hbo/wo-opgeleid	58	42	40	32
heeft mobiliteitsbeperking ****	30	19	15	15
totaal	**53**	**38**	**36**	**29**

* en geen ander type auto, ** deels buiten ring A10, *** geheel buiten ring A10, incl. Westpoort
**** met betrekking tot lopen, fiets en/of openbaar vervoer, en niet met betrekking tot gebruik auto

Er zijn drie stellingen voorgelegd over de verantwoordelijkheid voor de overstap op vervoermiddelen zonder uitstoot, zie figuur 2.8. Een meerderheid van 54 procent vindt dat de landelijke overheid verantwoordelijk is voor de overstap. Wanneer het gaat om de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam en de verantwoordelijkheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam dan liggen deze percentages wat lager, afgerond respectievelijk 46 en 40 procent.

Figuur 2.8 In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen? (n=2.223)



Aan alle respondenten is een aantal mogelijke maatregelen voorgelegd met de vraag van welke men voorstander zou zijn. Een gebied in Amsterdam waar geen auto's met uitstoot mogen rijden kan op de meeste bijval rekenen (44%), gevolgd door een gebied in Amsterdam waar geen auto's mogen rijden (41%) en strengere eisen aan de Milieuzone die Amsterdam al heeft (39%).

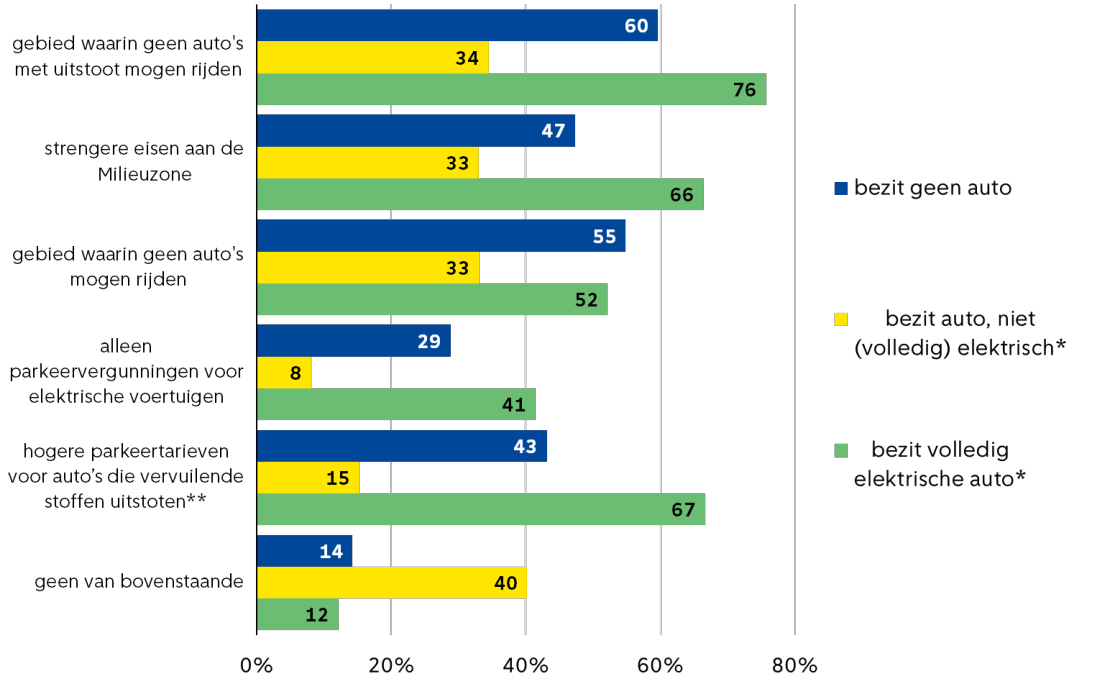
Tabel 2.9 Van welke van onderstaande maatregelen bent u voorstander? Meerdere antwoorden mogelijk (n=2.338)

	aantal	percentage
een gebied in Amsterdam waarin geen auto's met uitstoot mogen rijden	1040	44
een gebied in Amsterdam waarin geen auto's mogen rijden	951	41
strengere eisen aan de Milieuzone die Amsterdam al heeft	922	39
hogere parkeertarieven voor auto's die vervuilende stoffen uitstoten*	294	26
alleen nog parkeervergunningen voor elektrische voertuigen	383	16
geen van bovenstaande	719	31
weet ik niet, geen antwoord	83	4

* niet voorgelegd in stadspanel

In onderstaande figuur zijn de antwoorden opgenomen naar autobezit. Wanneer het gaat om strengere eisen aan de huidige milieuzone of het invoeren van een gebied in Amsterdam waar geen auto's met uitstoot morgen rijden, dan zijn bezitters van een volledig elektrische auto in ruimere mate voorstander dan deelnemers aan het onderzoek zonder auto.

Figuur 2.10 Van welke van onderstaande maatregelen bent u voorstander? Meerdere antwoorden mogelijk (percentage dat voorstander is naar autobezit)



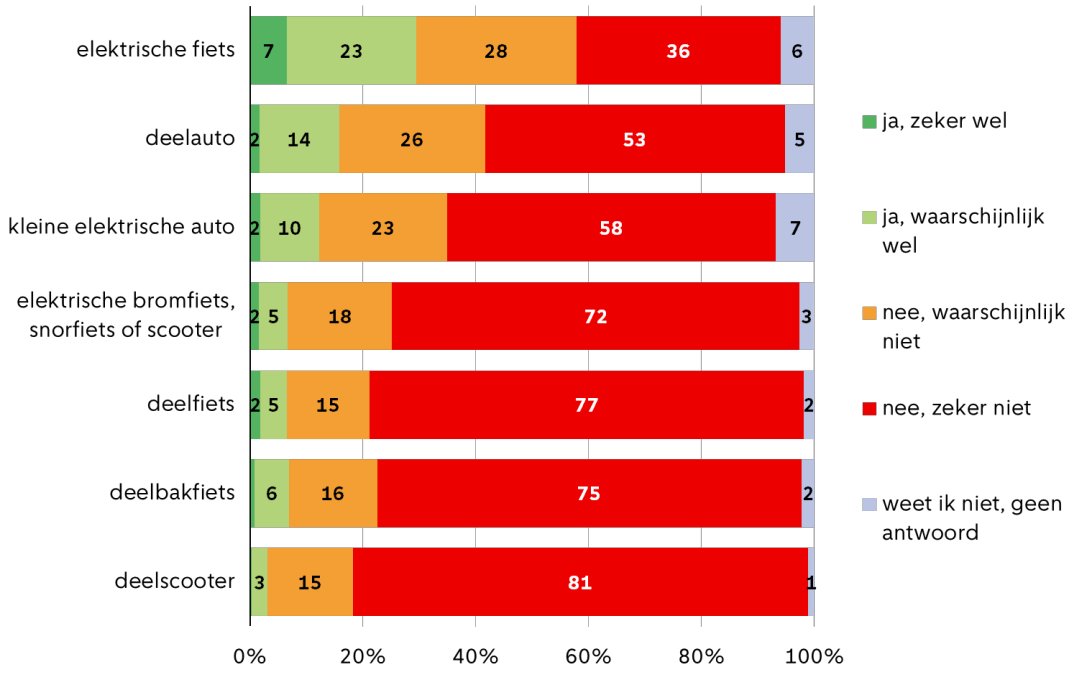
* en geen ander type auto
** niet voorgelegd in stadspanel

Bijna een derde (31%) van de deelnemers aan het onderzoek is van elke voorgelegde maatregel geen voorstander. Van alle stadsdelen is dit percentage het hoogst in Nieuw-West (38%). Van de 49 respondenten die buiten de gemeente Amsterdam wonen is bijna de helft (24 personen) van geen enkele maatregel voorstander. Dit waren ook de groepen die het minst positief bij eerdere vragen en stellingen over het voornemen om verkeer met uitstoot te weren in Amsterdam.

3 Toekomstvisie

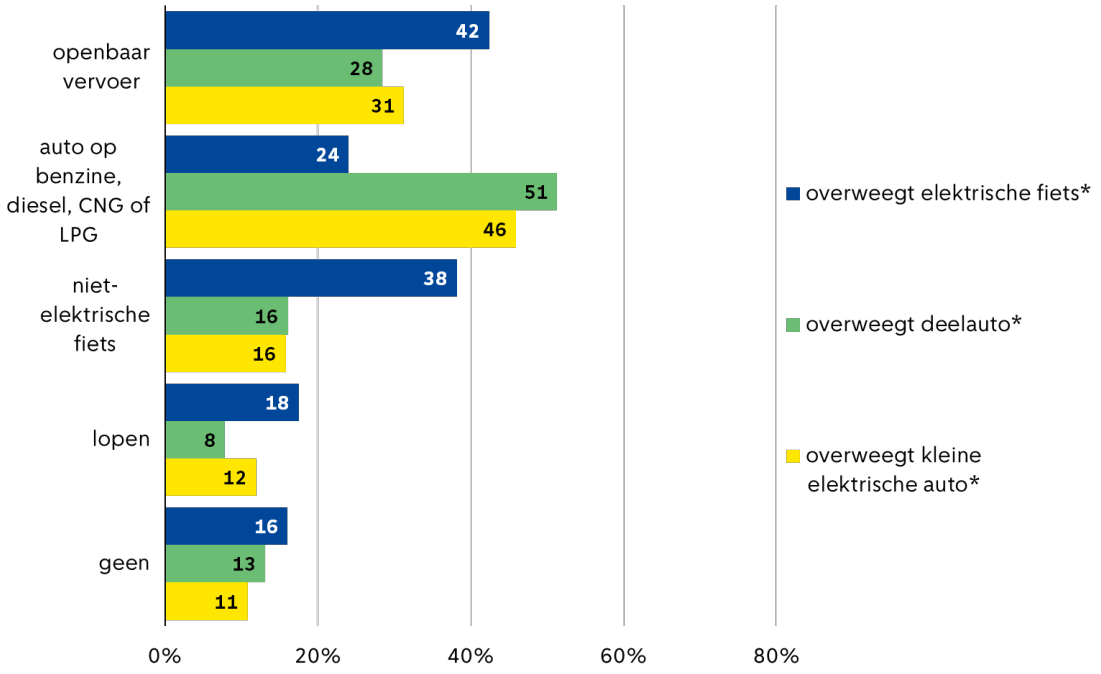
Dit hoofdstuk gaat over welke vervoermiddelen er in de toekomst mogelijk gebruikt zullen worden. Over de vervoermiddelen die op dit moment nog niet gebruikt worden is gevraagd of de respondenten overwegen dit in de toekomst wel te gaan doen. Voor de elektrische fiets (afgerond 29% zeker of waarschijnlijk wel) en de deelauto (16%) is de meeste animo, gevolgd door een kleine elektrische auto (ook wel microcar genoemd, 12%). Deelscooters en deelbakfietsen worden niet alleen momenteel weinig gebruikt, ook wordt er niet vaak gedacht dat dit in de toekomst anders zal zijn. Van alle deelnemers zegt een meerderheid (60%) waarschijnlijk of zeker niet van onderstaande vervoermiddelen gebruik te gaan maken, voor zover nog niet in gebruik.

Figuur 3.1 Zou u overwegen in de toekomst gebruik te gaan maken van een... (alleen vervoermiddelen voorgelegd die niet reeds in bezit of gebruik zijn)



In figuur 3.2 is te zien dat de elektrische fiets het vaakst gezien wordt als vervanger voor de niet-elektrische fiets of het openbaar vervoer, terwijl telkens ongeveer de helft van de respondenten die een deelauto of kleine elektrische auto overweegt verwacht minder gebruik te maken van een op benzine, diesel of LPG rijdende auto. Hierbij moet worden aangemerkt dat er interesse aangegeven kon worden in meerdere vervoermiddelen: zo zijn er binnen de groep die een elektrische fiets overweegt ook personen die een deelauto zouden overwegen opgenomen en andersom. Op het algemene beeld dat dit uit figuur 3.2 naar voren komt zal dit vermoedelijk echter weinig invloed hebben.

Figuur 3.2 Als u in toekomst gebruik zou maken van een elektrische fiets/deelauto/kleine elektrische auto, van welke andere vervoermiddelen verwacht u daardoor minder gebruik te gaan maken?



* overweegt mogelijk ook andere vervoermiddelen uit figuur 3.1

Er zijn 259 deelnemers die overwegen in de toekomst gebruik te maken van een kleine elektrische auto. Ongeveer de helft (51%) van deze groep verwacht in dat geval voornamelijk te gaan laden bij een openbare laadpaal bij een parkeerplek. Een derde (34%) zou dit thuis doen.

Tabel 3.3 Waar denkt u voornamelijk te gaan laden wanneer u een kleine elektrische auto zou nemen?

	aantal	percentage
openbare laadpaal (bij een parkeerplek)	132	51
thuis, buiten aan de gevel, op eigen oprit of in eigen garage	89	34
werk, buiten aan de gevel of een laadpaal	4	2
weet ik niet, geen antwoord	34	13
totaal	**259**	**100**

Daarnaast zijn er 138 personen die aangeven misschien of zeker een elektrische brommer, snorfiets of scooter te overwegen. Een meerderheid (62%) hiervan verwacht dan vooral thuis aan het stopcontact op te laden, terwijl een kwart (25%) aangeeft dit aan de gevel, op de eigen oprit of in de eigen garage zullen doen.

Tabel 3.4 Waar denkt u voornamelijk te gaan laden wanneer u een elektrische brommer, snorfiets of scooter zou nemen?

	aantal	percentage
thuis, binnen aan het stopcontact	85	62
thuis, buiten aan de gevel, op eigen oprit of in eigen garage	35	25
werk, binnen aan het stopcontact	3	2
werk, buiten aan de gevel of een laadpaal	3	2
weet ik niet, geen antwoord	12	9
totaal	**138**	**100**

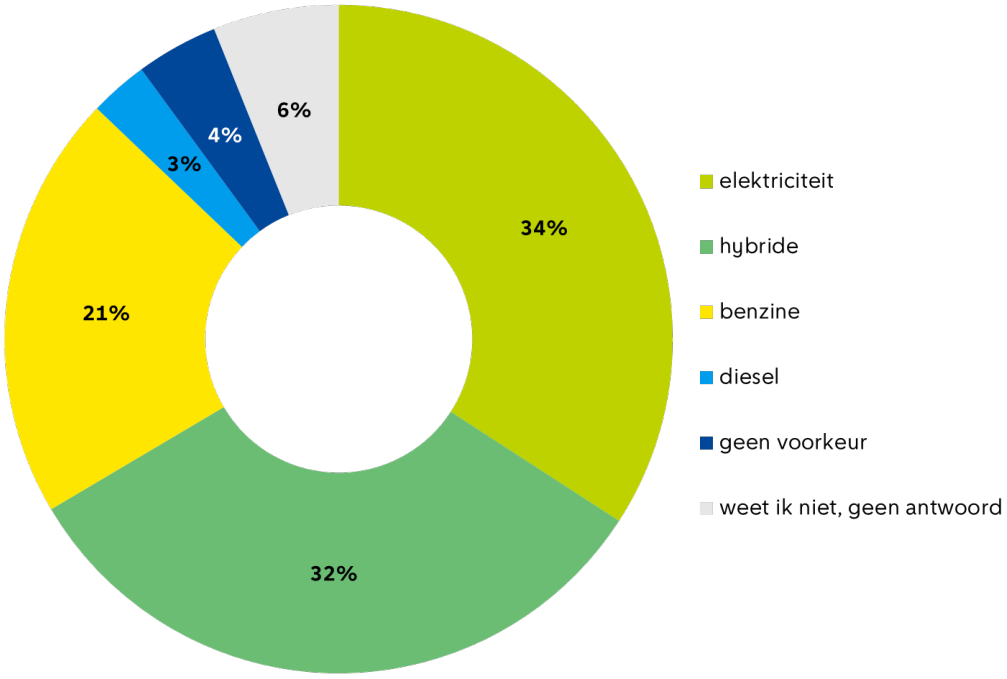
Aan alle respondenten is gevraagd of ze denken binnen tien jaar een personenauto te kopen. Ruim de helft (55%) geeft aan dat dit waarschijnlijk of zeker het geval zal zijn, terwijl ongeveer vier op de tien deelnemers (39%) denken dat dit waarschijnlijk of zeker niet het geval zal zijn. Van de groep die reeds een personenauto bezit denkt ruim twee derde (69%) binnen tien jaar een nieuwe auto te kopen.

Tabel 3.5 Denkt u binnen tien jaar een personenauto te kopen?

	aantal	percentage
nee, zeker niet	561	22
nee, waarschijnlijk niet	435	17
ja, waarschijnlijk wel	824	33
ja, zeker wel	558	22
weet ik niet, geen antwoord	147	6
totaal	**2.525**	**100**

Van de groep die waarschijnlijk of zeker een auto koopt in de komende tien jaar heeft 34 procent een voorkeur voor een elektrische auto en 32 procent voor een hybride model, zie figuur 3.6 op de volgende pagina. Van de respondenten die reeds een auto op benzine, diesel, CNG of LPG hebben (en niet daarnaast een hybride of elektrisch model) kiest 39 procent voor hybride, 31 procent voor elektrisch en 17 procent voor benzine. De autobezitters die nu een hybride of elektrisch model hebben kiezen in beide gevallen in meerderheid voor het model dat ze momenteel hebben en sluiten een nieuwe auto die op benzine rijdt nagenoeg uit. Van de groep die al een elektrische auto heeft (en geen ander type auto) en die waarschijnlijk of zeker binnen tien jaar een personenauto wil kopen, zou 88 procent weer een elektrische auto willen en zou 7 procent een voorkeur hebben voor een hybride model. Jongeren tot 30 jaar geven wat vaker dan gemiddeld aan een voorkeur te hebben voor een auto op benzine (30%).

Figuur 3.6 Welk type brandstof zou uw voorkeur hebben wanneer u een andere auto koopt? (n=1.382)



Er zijn 771 deelnemers aan het onderzoek die overwegen in de komende tien jaar een auto te kopen en die geen voorkeur hebben voor een volledig elektrisch model. Wanneer een elektrische auto in kosten en in gebruik net zo duur zou zijn als een vergelijkbare auto die op benzine rijdt, dan zou bijna de helft (47%) waarschijnlijk of zeker wel een elektrische auto kopen.

Tabel 3.7 Zou u een elektrische auto overwegen wanneer deze in kosten en in gebruik net zo duur zou zijn als een vergelijkbare auto die op benzine rijdt?

	aantal	percentage
nee, zeker niet	190	25
nee, waarschijnlijk niet	178	23
ja, waarschijnlijk wel	238	31
ja, zeker wel	121	16
weet ik niet, geen antwoord	44	6
totaal	**771**	**100**

Aan autobezitters die geen volledig elektrische auto hebben is gevraagd wat ze zou helpen om minder vaak de auto te gebruiken, zie tabel 3.8. Van de voorgelegde suggesties zijn de twee opties die te maken hebben met openbaar vervoer het vaakst genoemd: het openbaar vervoer vaker, sneller of op meer plekken laten rijden (41%) en het goedkoper maken van het openbaar vervoer (39%). Deze antwoorden worden naar verhouding het vaakst gegeven door autobezitters die in Zuidoost, in Nieuw-West of buiten Amsterdam wonen. Het verbeteren van fietspaden zou voor bijna een kwart (24%) helpen om minder vaak de auto te gebruiken. Ongeveer een derde (32%) geeft aan dat geen van de antwoordopties zou helpen om minder vaak de auto te gebruiken.

Tabel 3.8 Wat zou u helpen om minder vaak de auto te gebruiken? Meerdere antwoorden mogelijk (n=1.361)

	aantal	percentage
het openbaar vervoer vaker, sneller of op meer plekken laten rijden*	562	41
goedkoper maken van het openbaar vervoer	524	39
fietspaden verbeteren	333	24
vergoeding voor andere manieren om te reizen vanuit uw werkgever	87	6
meer kennis over andere manieren om te reizen, zoals deelvervoer of OV	54	4
meer deelfietsen of deelscooters in de buurt**	23	3
anders, namelijk	285	21
geen van bovenstaande	439	32
weet ik niet, geen antwoord	29	2

* in stadspanel voorgelegd als 'het openbaar vervoer vaker later rijden'
** niet voorgelegd in stadspanel

Ook is aan de autobezitters zonder volledig elektrische auto gevraagd wat ze zou helpen om elektrisch te gaan rijden. Van de voorgelegde antwoordopties is het meest gekozen voor subsidie voor het kopen van een elektrisch voertuig (44%) en voor meer of snellere laadpunten in de buurt (28%). Drie op de tien autobezitters zonder volledig elektrische auto (30%) geven aan dat geen van de antwoordopties zou helpen om elektrisch te gaan rijden. Van de autobezitters die basisopgeleid zijn is dit percentage wat hoger (40%), van autobezitters die tussen de 30 en 49 jaar juist lager (19%).

Tabel 3.9 Wat zou u helpen om elektrisch te gaan rijden? Meerdere antwoorden mogelijk (n=1.361)

	aantal	percentage
subsidie voor het kopen van een elektrisch voertuig	596	44
meer of snellere laadpunten in uw buurt*	203	28
meer kennis over het gebruiken en laden van een elektrische auto	140	10
meer kennis over het kopen van een elektrische auto	103	8
leasecontract/tijdelijke regeling om ervaring op te doen met elektrisch rijden	95	7
steun vanuit uw werkgever (zoals laadpalen op kantoor)**	93	7
geen van bovenstaande	405	30
anders, namelijk	339	25
weet ik niet, geen antwoord	64	5

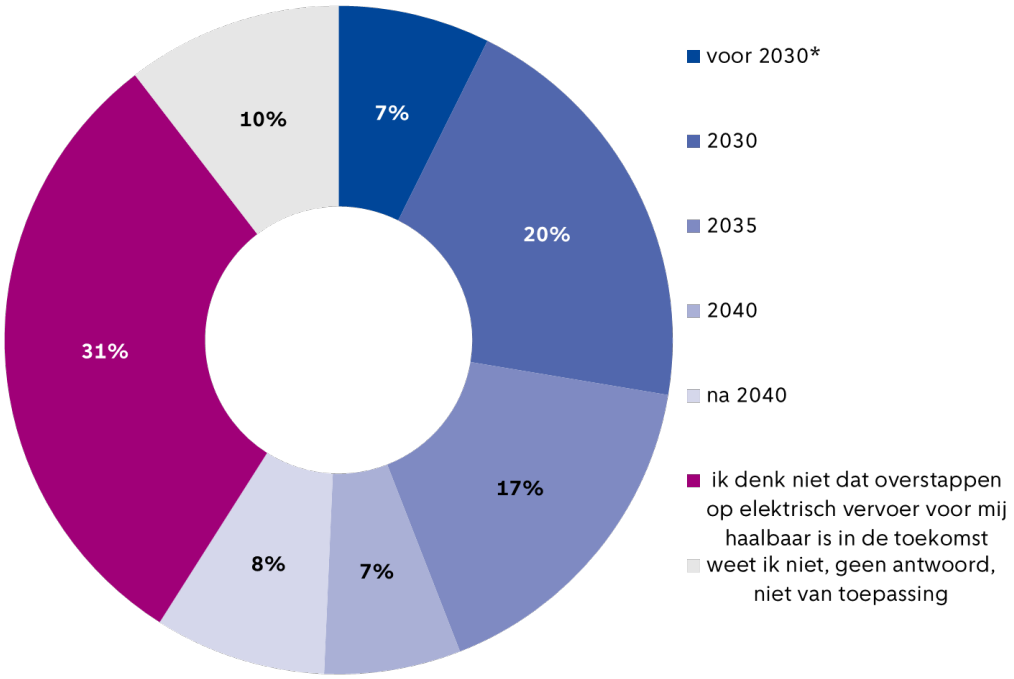
* niet voorgelegd in stadspanel
** in stadspanel voorgelegd als 'steun vanuit uw werkgever'

Van de personen tussen de 30 en 50 jaar geeft een meerderheid (56%) aan dat subsidie voor het kopen van een elektrisch voertuig zou helpen en van deze groep geeft bijna een vijfde (18%) aan dat steun vanuit de werkgever zou helpen.

Vervolgens is aan de autobezitters zonder volledig elektrische auto gevraagd voor welk jaar ze denken dat het mogelijk is om over te stappen op volledig elektrisch rijden. Hierbij konden ze rekening houden met de eventueel gekozen hulp uit tabel 3.9. Ruim een kwart (afgerond 28%) denkt dat het mogelijk is om over te stappen voor of in 2030, terwijl 17 procent aangeeft te verwachten dit in 2035 te kunnen doen. Bijna een derde (31%) denkt niet dat overstappen op elektrisch vervoer haalbaar is in de toekomst, een tiende (10%) weet het niet.

Onder de 62 basisopgeleide autobezitters is het aandeel dat denkt niet te kunnen overstappen het hoogst (61%). Voor mbo-opgeleiden is dit aandeel 39 procent en voor hbo/wo-opgeleiden 26 procent. Van de autobezitters van 80 jaar en ouder denkt iets meer dan de helft (52%) de overstap niet te kunnen maken, van de autobezitters met een mobiliteitsbeperking met betrekking tot lopen, fietsen of het openbaar vervoer is dit bijna de helft (46%).

Figuur 3.10 Voor welk jaar denkt u dat het voor u mogelijk is om over te stappen op elektrisch rijden? Dit is met de eventuele hulp die u bij de vorige vraag gekozen heeft (n=1.361)



* deze antwoordoptie is niet voorgelegd in het stadspanel en zal daardoor vermoedelijk (iets) onderschat worden, terwijl in dat geval het antwoord ‘2030’ (iets) overschat zal worden

Bijlage 1 Achtergrondkenmerken

Tabel 1 Welk rijbewijs heeft u? Meerdere antwoorden mogelijk (n=2.525)

	aantal	percentage
AM: rijbewijs voor bromfiets, scooter, speedpedelec, snorfiets en brommobiel	528	21
A1/A2: motorrijbewijs	335	13
B: autorijbewijs	2.138	85
C/CE/C1/C1E: rijbewijs voor (kleine) vrachtwagen (evt. met aanhanger)*	9	3
D/DE/D1/D1E: rijbewijs voor (kleine) bus (evt. met aanhanger)*	5	2
T: trekkerrijbewijs*	29	10
anders, namelijk	167	7
geen	272	11
weet ik niet, geen antwoord	13	1

* alleen voorgelegd bij face-to-face onderzoek, n=302

Tabel 2 Zijn er vervoermiddelen die u niet kunt gebruiken vanwege een fysieke of andere beperking? Meerdere antwoorden mogelijk (n=1.218)

	aantal	percentage
fiets	202	8
lopen	196	8
kleine elektrische auto (microcar)	135	5
openbaar vervoer	124	5
auto	85	3
nee, niet van toepassing	2.060	82
weet ik niet, geen antwoord	68	3

Tabel 3 Heeft u een aangepaste auto? Een aangepaste auto is een auto die aangepast is zodat iemand met een beperking erin kan rijden als passagier of als bestuurder (alleen onder autobezitters)

	aantal	percentage
ja	25	1
nee	1.682	98
weet ik niet, geen antwoord	16	1
totaal	**1.723**	**100**

Tabel 4 Tot welk geslacht rekent u uzelf?

	aantal	percentage
man	1.467	58
vrouw	966	38
anders	14	1
geen antwoord	78	3
totaal	**2.525**	**100**

Tabel 5 Leeftijdscategorie

	aantal	percentage
16 t/m 29 jaar	216	9
30 t/m 39 jaar	268	11
40 t/m 49 jaar	305	12
50 t/m 59 jaar	447	18
60 t/m 69 jaar	641	25
70 t/m 79 jaar	497	20
80 jaar of ouder	73	3
onbekend, geen antwoord	78	3
totaal	**2.525**	**100**

Tabel 6 Stadsdeel

	aantal	percentage
Centrum	338	13
Westpoort	2	0
West	367	15
Nieuw-West	342	14
Zuid	372	15
Oost	384	15
Noord	299	12
Weesp	123	5
Zuidoost	228	9
ik woon niet in de gemeente Amsterdam, maar in	49	2
weet ik niet, geen antwoord, onbekend	21	1
totaal	**2.525**	**100**

Tabel 7 Wat is op dit moment uw hoogst voltooide opleiding?

	aantal	percentage
geen opleiding afgerond	6	0
lagere school / basisschool, speciaal (basis)onderwijs	9	0
lager beroepsonderwijs (lbo, vbo, vso, mbo niveau 1, praktijkonderwijs)	31	1
vmbo	14	1
mavo, mulo, ulo	79	3
middelbaar beroepsonderwijs (mbo 2, 3 of 4)	231	9
havo, mms	108	4
vwo, gymnasium, atheneum, hbs	128	5
hoger beroepsonderwijs (hbo), associate degree, hbo-bachelor, wo-bachelor	825	33
wetenschappelijk onderwijs/universiteit/master, hbo-master, wo-master , PhD	1006	40
anders	36	1
geen antwoord, onbekend	52	2
totaal	**2.525**	**100**

Tabel 6 Leeftijd naar stadsdeel, percentages

	16 t/m 29	30 t/m 39	40 t/m 49	50 t/m 59	60 t/m 69	70 t/m 79	80 of ouder	on-bekend
Centrum	9	11	12	18	25	20	3	3
West	7	9	11	19	25	23	3	3
Nieuw-West	8	12	16	16	23	20	2	2
Zuid	7	10	10	16	32	18	4	3
Oost	12	11	10	16	23	21	4	3
Noord	8	9	13	24	24	19	1	2
Weesp	11	10	14	20	25	15	3	2
Zuidoost	9	9	15	15	27	19	4	3
ik woon niet in de gemeente A'dam	3	14	11	14	28	27	1	3
totaal	**18**	**14**	**10**	**12**	**27**	**10**	**4**	**4**

Tabel 7 Opleiding naar stadsdeel, percentages

	basis*	mbo-opgeleid**	hbo/wo***	anders, onbekend
Centrum	3	17	75	4
West	6	16	77	2
Nieuw-West	6	25	65	4
Zuid	4	15	77	4
Oost	4	14	80	2
Noord	7	23	67	3
Weesp	7	19	73	2
Zuidoost	10	23	64	4
ik woon niet in de gemeente A'dam	2	18	76	4
totaal	**6**	**18**	**73**	**3**

Tabel 8 Opleiding naar leeftijdsgroep, percentages

	basis*	mbo-opgeleid**	hbo/wo***	anders, onbekend
16 t/m 29 jaar	4	31	63	3
30 t/m 39 jaar	1	16	81	1
40 t/m 49 jaar	3	15	79	3
50 t/m 59 jaar	2	18	77	3
60 t/m 69 jaar	7	19	70	3
70 t/m 79 jaar	10	16	72	2
80 jaar of ouder	12	23	60	4
totaal	**6**	**18**	**73**	**3**

* basis: geen opleiding afgerond, lagere school / basisschool, speciaal (basis)onderwijs, lager beroepsonderwijs (lbo, vbo, vso, mbo niveau 1, praktijkonderwijs), vmbo, mavo, mulo, ulo

** mbo-opgeleid: middelbaar beroepsonderwijs (mbo 2, 3 of 4), havo, mms, vwo, gymnasium, atheneum, hbs

*** hbo/wo: hoger beroepsonderwijs (hbo), associate degree, hbo-bachelor, wo-bachelor, wetenschappelijk onderwijs/universiteit/master, hbo-master, wo-master , PhD



Onderzoek en Statistiek

Postbus 658
1000 AR Amsterdam

onderzoek.amsterdam.nl